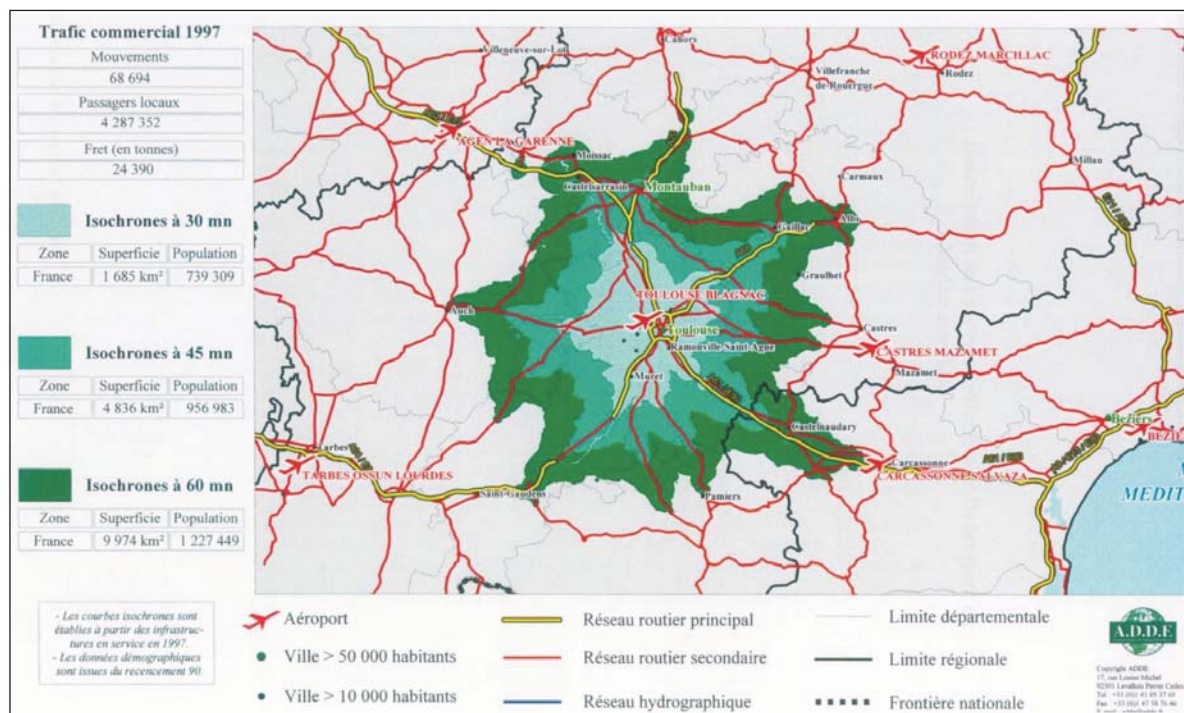


TOULOUSE-BLAGNAC

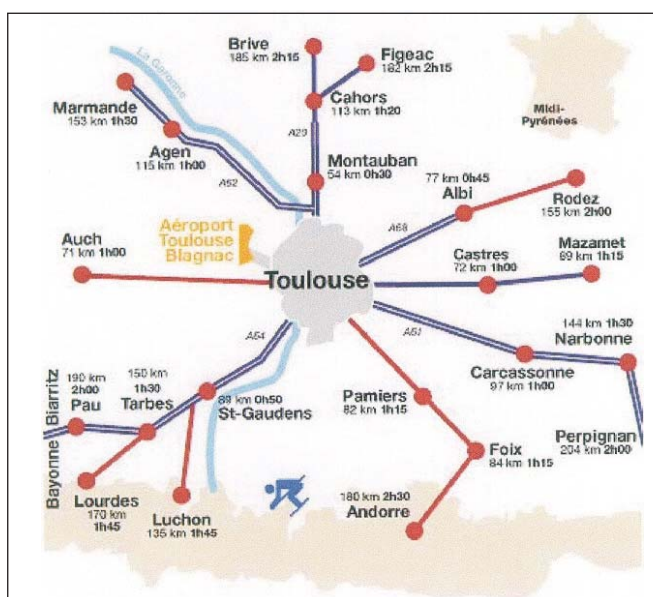
Situation, trafic et emploi

Situation dans la région

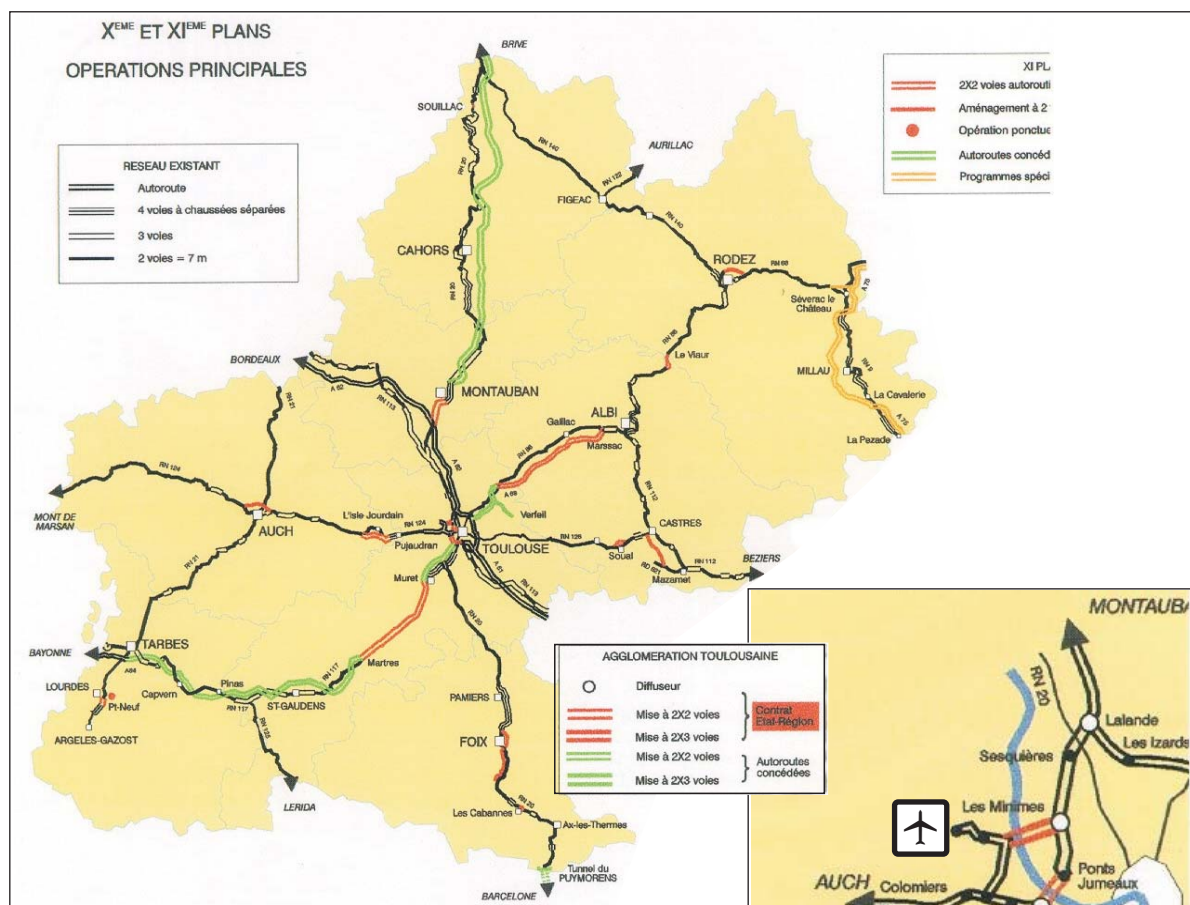
Toulouse est la métropole économique et politique incontestée de la région Midi-Pyrénées qui comprend au total 8 départements. Son aire influence s'étend à l'ensemble des préfectures départementales, voire au-delà en terme d'attractivité de l'aéroport (Perpignan, Narbonne, Carcassonne, Agen)



Source : DGAC, "Description des services offerts par le transport aérien" - 1998

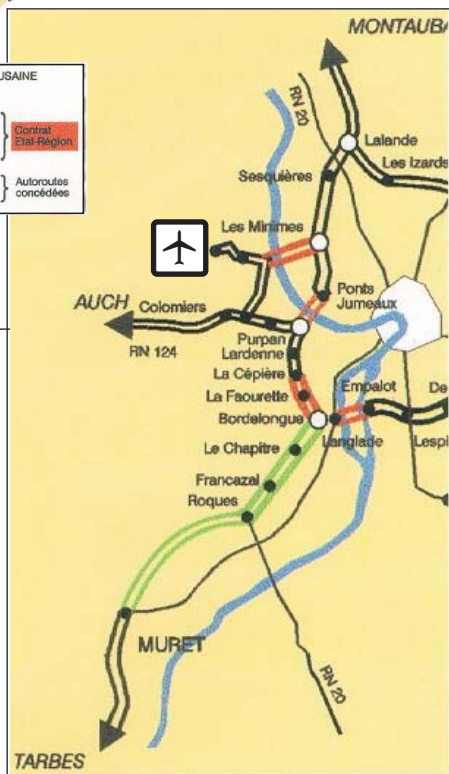


TOULOUSE-BLAGNAC



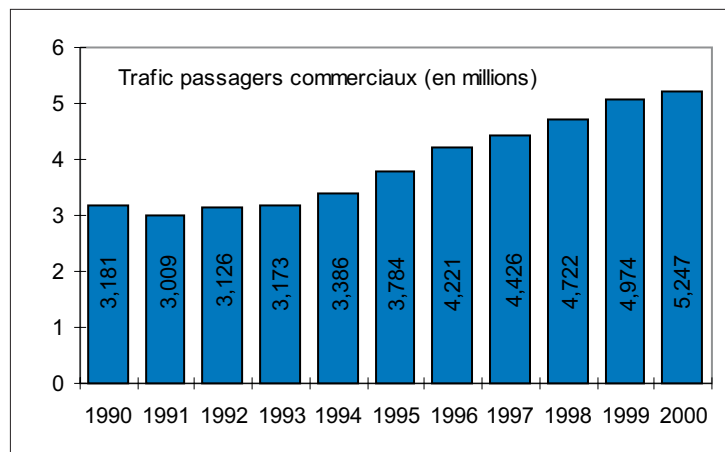
Situation dans l'agglomération

L'aéroport situé à l'ouest de Toulouse est à 8km par la route du centre ville, soit en général à moins d'un quart d'heure. Deux branches des voies rapides urbaines à 2x2 voies permettent d'accéder au périphérique ouest (Les Minimes et Purpan) avant de rejoindre le centre.)



Trafics

Le trafic atteint en 2000 par l'aéroport est de 5,2 Millions de passagers/an en croissance de 3% par rapport à 1999. La part du trafic international est de 25% mais 65% du trafic total est à destination de Paris.



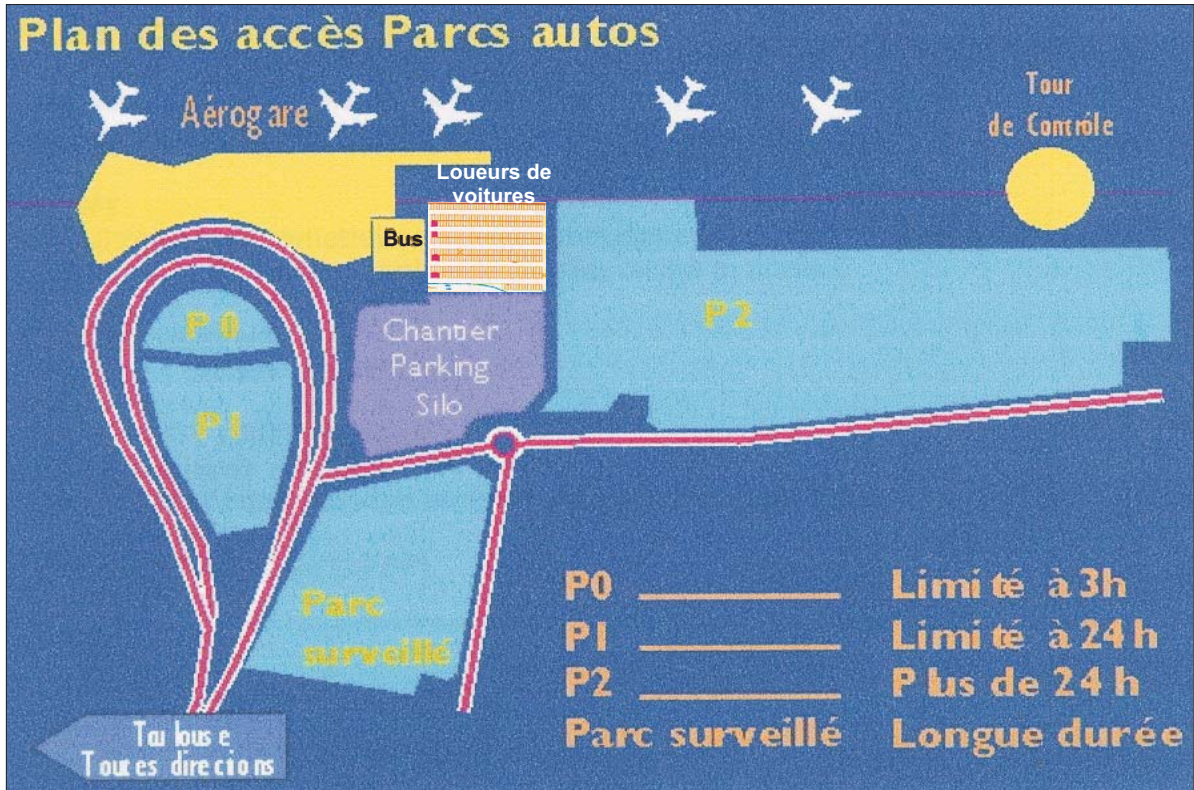
Source : DGAC

L'emploi

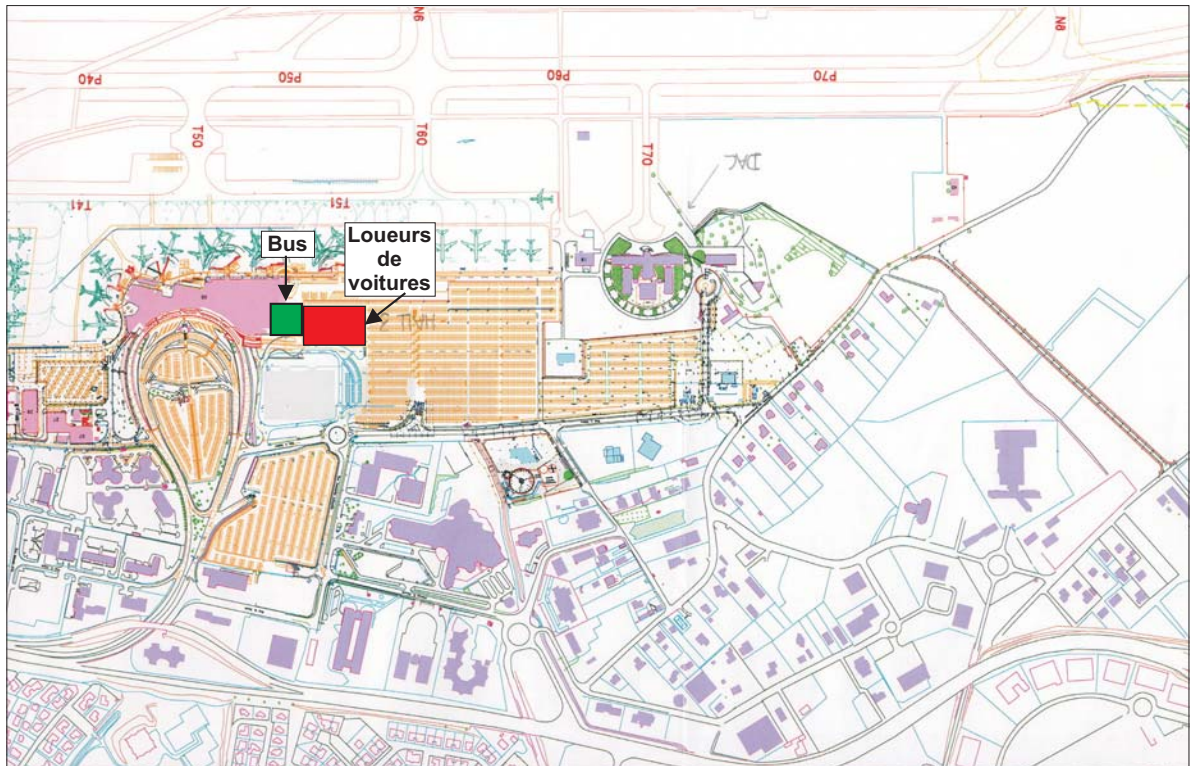
Le nombre de salariés travaillant sur la plate-forme est estimé à 3000 (Aéroport, compagnies, assistants, sous-traitants...), soit 0.6 emploi/1000 passagers.

Le stationnement et les voitures de location

Plan des accès Parcs autos



Source : Toulouse.Aéroport.fr



Source : Aéroport Toulouse-Blagnac

TOULOUSE-BLAGNAC

Le stationnement

L'aéroport comprend aujourd'hui 4 zones de stationnement représentant une offre totale de 6134 places (octobre 2000), soit 1.23 place/1000 passagers.

La gestion en est assurée par la CCI de Toulouse et le montant des recettes (1999) est de 51MF, dont 5 MF pour les seuls abonnements, soit environ 10 F/passager.

A partir de moins de 600 places disponibles en période de crête, on estime atteindre le seuil de saturation.

400 places sont réservées aux salariés de l'ensemble de la plate-forme.

| TARIFS PARCS AUTOS 2000 (en Francs TTC) | | | | |
|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|---------------|--------------|----------------|
| Durée de stationnement | P0 | P1 | P2 | Parc surveillé |
| Inférieur à 30mn | 0 | 0 | 0 | 37 |
| de 0h30 à 1h00 | 13 | 13 | 13 | |
| de 1h00 à 2h00 | 20 | 20 | 20 | |
| de 2h00 à 3h00 | 25 | 25 | 25 | 53 |
| de 3h00 à 6h00 | pénalité de 30 francs par heure supplémentaire | 30 | 30 | |
| de 6h00 à 9h00 | | 35 | 35 | |
| de 9h00 à 12h00 | | 40 | 40 | |
| de 12h00 à 18h00 | | 45 | 45 | |
| de 18h00 à 24h00 | 50 | 50 | | 69 |
| pénalité par jour supplémentaire | | + 100Frs/jour | | |
| jour supplémentaire indivisible | | | + 33Frs/jour | |
| 2ème jour indivisible | | | | 68 |
| 3ème jour indivisible | | | | 66 |
| 4ème jour indivisible | | | | 62 |
| jour supplémentaire après le 4ème jour et par jour indivisible | | | | 54 |

La location

325 places sont réservées aux loueurs de véhicules (cet espace fonctionne aujourd'hui de manière très contrainte), soit 0.065 place/1000 passagers

L'offre de transport public à destination du centre ville

Le cadre contractuel

Depuis 1993, le SMTC, syndicat mixte des transports en commun, a repris à son nom en tant qu'autorité organisatrice la desserte de l'aéroport. Celui-ci étant situé dans le périmètre des transports urbains, cela n'a nécessité aucun accord spécifique avec d'autres collectivités.

Le SMTC est un organisme associant la Ville de Toulouse, le Département de la Haute-Garonne et le SITPRT (Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine) qui rassemble 52 communes sur le territoire du périmètre des transports urbains.

Le service, baptisé "Navette Aéroport", fait l'objet d'une convention spécifique et n'est pas partie intégrante du réseau urbain.

Cette convention a été établie dans le cadre d'une DSP particulière. La livraison des véhicules inclut le logo du SMTC mais aucun accord tarifaire ne permet d'accorder la correspondance gratuite avec l'exploitant du réseau urbain principal de surface, la SEMVAT.

Cependant, tous les arrêts de la navette se situent à proximité immédiate d'arrêts de ce réseau de surface ou du Métro (Gare Matabiau, Jean Jaurès..).

La convention signée est de type "aux risques et périls". Elle est d'une durée de 5 ans (1999-2003) et les seules compensations prévues correspondent aux réductions tarifaires à caractère social demandées par le SMTC et à la dégradation des conditions d'exploitation due à la construction du métro.

Dans la pratique, le SMTC ne verse pas de compensations particulières.

Transporteur et caractéristiques techniques du service

| Horaires de passage : Toulouse vers Aéroport | | | | Horaires de passage : Aéroport vers Toulouse | | | |
|----------------------------------------------|-----|-----|-----|----------------------------------------------|-----|-----|-----|
| Gare Routière | 00' | 20' | 40' | Aéroport | 10' | 30' | 50' |
| Jean Jaurès | 05' | 25' | 45' | Compans Caffarelli | 20' | 40' | 00' |
| Jeanne d'Arc | 8' | 28' | 48' | Jeanne d'Arc | 22' | 42' | 02' |
| Compans Caffarelli | 10' | 30' | 50' | Jean Jaurès | 25' | 45' | 05' |
| Aéroport | 20' | 40' | 00' | Gare Routière | 30' | 50' | 10' |

Premier départ Toulouse Gare Routière
 Du lundi au vendredi : 5H.20,
 samedi : 5H.40, dimanche et fêtes : 6H.40
Un départ toutes les 20 minutes
 Dernier départ Toulouse Gare Routière
 Du lundi au vendredi : 20H.20,
 samedi : 19H.40, dimanche et fêtes : 20H.20

Premier départ Aéroport
 Du lundi au samedi : 7H.50,
 dimanche et fêtes : 9H.10
Un départ toutes les 20 minutes
 Dernier départ Aéroport
 Du lundi au dimanche : 23H.30



Source : dépliant navette

La société exploitante est "Les Courriers de la Garonne" (tel:05.62.72.37.23), société qui appartenait au groupe VIA /GTI, et depuis le rachat par la SNCF, transférée à la CGEA/CONNEX.

TOULOUSE-BLAGNAC

La ligne est longue de 8 km et dessert uniquement Toulouse.

Fréquence de la desserte

La ligne est cadencée à 20', sur toute l'amplitude d'ouverture de l'aéroport (soit premier départ de Matabiau: 05h20, premier départ de l'aéroport, 6h40).
Des renforts sont assurés à 8h10 et 8h30 assurant un cadencement à 10' de 8h00 à 9h00.

Il est prévu de modifier les heures de renforcement et de les mettre plutôt le soir (16h30 et 17h30 vers l'aéroport, 17h00 et 18h00 vers Matabiau).

L'itinéraire est fixe, mais le conducteur peut, entre deux arrêts, rechercher le meilleur itinéraire.

Il n'y a pas sur le plan tarifaire de possibilités de correspondance avec le réseau de transport public urbain, mais les correspondances physiques sont bonnes (Métro aux gares SNCF et routière, ainsi qu'à Jean Jaurès, bus devant le Palais des Congrès et à Jeanne d'Arc).

Les arrêts sont matérialisés (à la charge de l'exploitant) avec une signalisation dynamique. Mais celle-ci est aujourd'hui considérée comme peu fiable.

Titres de transport et tarifs:

| | |
|-------------------------|---------|
| Trajet simple | 23.00 F |
| Trajet A/R | 36.00 F |
| Groupes Aller | 14.00 F |
| Abonnement hebdomadaire | 42.00 F |
| Tarif Jeune / Etudiant | 18.00 F |
| Tarif Jeune A/R | 27.00 F |
| Abonnement hebdo. Jeune | 42.00 F |

Le matériel

Le service est assuré au moyen de cars de 50 places dans lesquels des aménagements spécifiques sont présents : racks à bagages, annonce lumineuse et sonore des arrêts à bord des véhicules, vidéo, climatisation.

Les véhicules ont moins de 7 ans par convention.

La clientèle

La fréquentation de la ligne en 1999 est estimée à 289 000 passagers (+55 000 par rapport à 1998), soit un accroissement de +32%. Les titres vendus sont au nombre de 228 000 pour une recette de 5 050 333 F.HT (5 328 101 F. TTC).

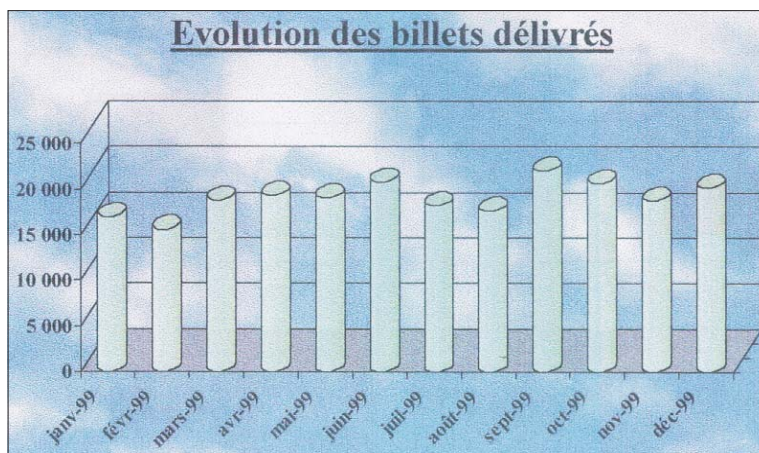
Les mois les plus chargés, dépassant nettement les 20 000 passagers, sont Juin, Septembre et Octobre

La Gare routière/SNCF représente 59% des montées/descentes, on trouve ensuite Jean-Jaurès (hyper-centre, correspondance métro) avec 20%.

Les caractéristiques de la répartition de la clientèle par titre sont :

- Plein tarif Aller simple 56%
- Plein tarif A/R 10.3%
- Tarif jeune 31%
- Abonnements 1%

Les titres plein tarif représentent 66% des titres vendus



Source : SMTC

On voit donc que près de 1/3 des clients sont des jeunes de moins de 25 ans. La clientèle salariée de la plate-forme est très minoritaire.

La part de marché de la navette est donc de **5.7%** (289 000 / 5 068 000 pax).

Elle était estimée à 3.7% en 1998 (avant la nouvelle convention).

Les études et enquêtes

Des enquêtes embarquées sont envisagées ; elles devraient permettre de traiter les origine-destinations des passagers de la navette ainsi que leurs motifs de déplacement. Une des questions que se posent les gestionnaires est celle de l'usage du train par les passagers de l'avion (NB : il existe plusieurs projets de développement du ferroviaire dans le territoire couvert par le PDU et au-delà.). Et on a vu que les données de fréquentation des arrêts montrent que la gare Matabiau (routière ou ferroviaire) représente 60% des montées/descentes.

Par ailleurs, des gênes importantes liées aux travaux du métro sont prévues sur une durée de 2 ans et ceci est important par rapport aux exigences de fiabilité et de rapidité de la clientèle de l'aéroport.

TOULOUSE-BLAGNAC

L'offre de transport public vers d'autres pôles urbains (source : Conseil Régional Midi-Pyrénées)

Cette offre, telle que nous avons pu l'identifier, peut se répartir en différentes catégories

Liaison avec Albi-Carmaux et Castres - Mazamet.

Ces deux lignes sont régulièrement inscrites au plan régional des transports et font l'objet d'une convention signée entre d'une part le Conseil Régional de Midi-Pyrénées, le Conseil Général de Haute - Garonne, le Conseil Général du Tarn, et d'autre part l'entreprise INTERLIGNE Sarl, d'Albi.

Signées au début 1998, ces conventions, de type aux risques et périls, ont une durée de 10 ans.

Les lignes sont directes. Après Carmaux et Albi, Castres et Mazamet, il n'y a aucun autre arrêt avant l'aéroport. Les arrêts sont matérialisés.

L'offre comprend un niveau "plancher", les horaires sont fixés, mais les services ne sont effectivement assurés que si il y a demande. Il y a cependant un minimum de services arrêtés sans réservation au retour de l'aéroport. Le maximum d'allers possibles (théoriques, en saison hiver) est de 16. L'offre "plancher" est de 8.

Les réservations se font par téléphone ou fax, une permanence téléphonique étant assurée.

Une procédure d'adaptation de la ligne aux retards des vols est spécifiée au cahier des charges.

A destination de l'aéroport, l'amplitude de service est de 4h40 à 19h25.

Les tarifs:

| A destination de Toulouse Blagnac, depuis : | pour 1 personne | pour 2 personnes | pour 3 personnes | pour 4 personnes |
|---------------------------------------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| Albi | 190F | 150F | 115F | 100F |
| Carmaux | 200F | 160F | 120F | 100F |
| Castres | 190F | 150F | 115F | 100F |
| Mazamet | 200F | 160F | 120F | 100F |

Les personnes de plus de 65 ans ou de moins de 26 ans bénéficient d'un tarif réduit forfaitaire de 100 F.

Le tarif inclut un forfait de 20 kg de bagages (norme aérienne), un supplément de 50 F est demandé au-delà.

Les véhicules utilisés sont de type monospace.

Liaisons avec Montauban et Auch.

Ces lignes fonctionnent sur des régimes "instables".

Celle à destination de Montauban a été contestée et attaquée au tribunal par les taxis. Elle a été supprimée en juillet 2000. A noter que la durée du trajet Aéroport - Montauban peut-être estimée à un demi-heure.

Vers Auch, c'est l'équivalent d'un taxi collectif. Il n'y a pas d'horaires déclarés.

A destination d'Andorre

Cette ligne est d'abord touristique, mais assure deux liaisons quotidiennes Aéroport - Andorre. Il n'y a aucun autre point de montée descente sur le territoire français. Le coût du trajet est de 170F à 200 F (selon le lieu de desserte dans la principauté).

N.B. : pour ces différentes lignes, nous ne disposons pas pour l'instant de renseignements sur la clientèle.

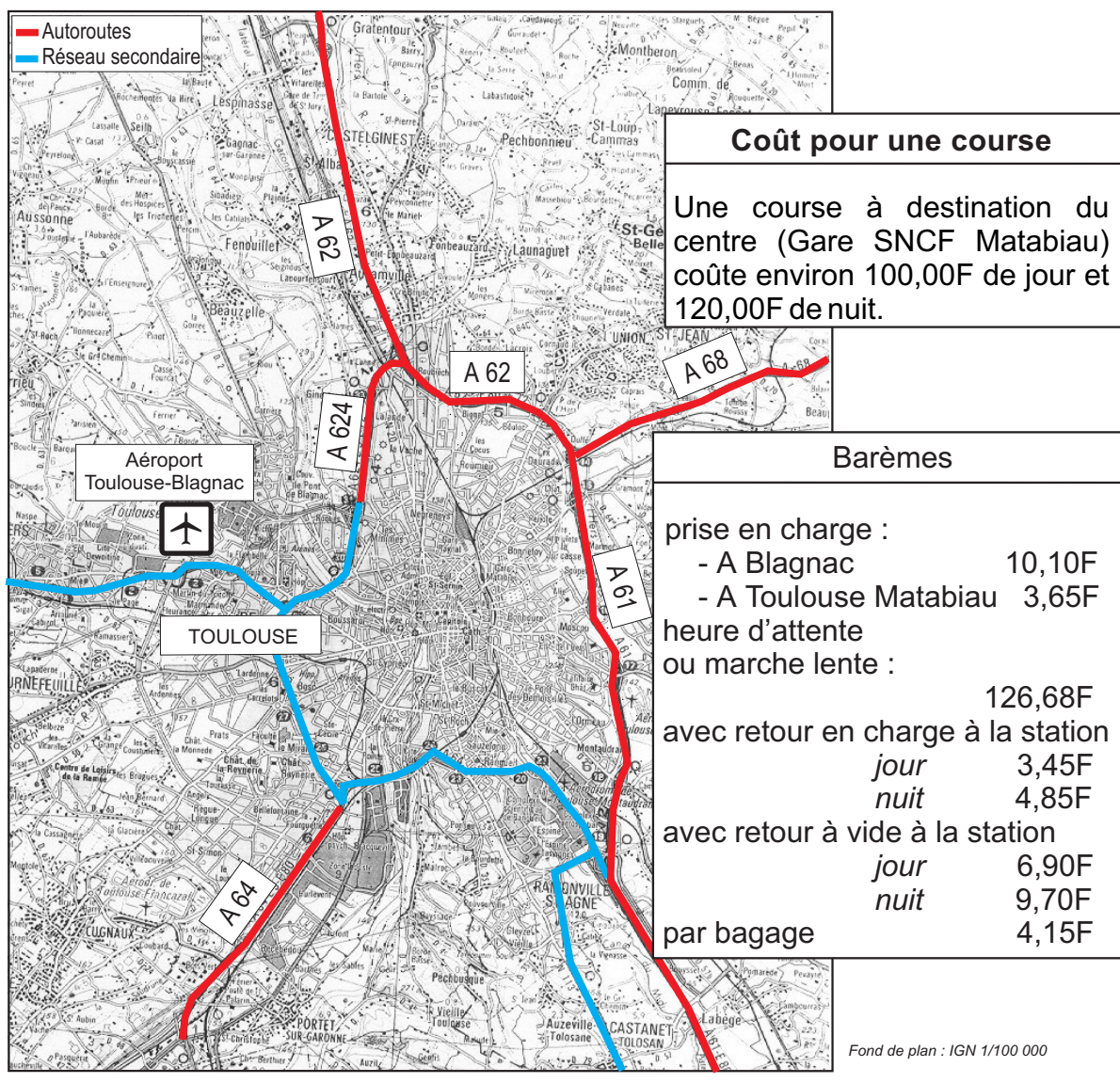
Les taxis

Organisation

Il existe plusieurs commissions communales sur l'agglomération, dont principalement Toulouse et Blagnac, ville de l'aéroport.

Itinéraires de desserte

L'aéroport est relié au périphérique toulousain par un réseau de 2x2 voies à chaussées séparées. Pour se rendre à la gare, à partir du périphérique, l'itinéraire suit généralement le canal du Midi jusqu'à la gare SNCF qui jouxte la gare routière. C'est donc un itinéraire différent de celui de la navette dans la traversée du centre-ville.



La desserte de l'aéroport

Plusieurs arrêtés préfectoraux de 1988, 1991 et enfin 1997 ont conduit à un dispositif distinguant nettement les taxis blagnacais d'une part, toulousains d'autre part.

Les taxis blagnacais (50), qualifiés de "taxis autorisés de l'Aéroport" dans l'arrêté de 1988, disposent d'une file de stationnement. Les départs se font comme à l'accoutumée, selon l'ordre de ce stationnement.

Une file de stationnement (24 places) est réservée aux taxis toulousains qui ne peuvent effectuer un chargement que lorsque tous les taxis blagnacais ont pris le départ. Ils se rendent alors à la tête de station.

Enfin, il existe une aire de stationnement réservée aux taxis appelés par téléphone dans l'attente de leurs clients.

Les autorisations de stationnement donnent lieu à la perception d'un droit au profit de la CCI, concessionnaire de l'aéroport. Ces droits sont plus importants pour les taxis "autorisés" qui ont aussi des obligations à satisfaire :

- un délégué est désigné auprès de l'autorité concessionnaire (c'est également le cas pour les taxis toulousains)
- ils doivent stationner dans la plage horaire 7h30 - 23h00 et en cas d'arrivée d'avion en dehors de cette plage,
- ils doivent répondre aux demandes de la CCI ou des compagnies aériennes pour transporter les équipages, passagers déroutés...

Les perspectives d'évolution de l'offre de transport et de la desserte

Le développement de l'aéroport et le stationnement

Un parking de 2500 places en silo est en cours d'achèvement (ouverture début 2001), portant à 8600 places la capacité de stationnement sur l'aéroport. Deux autres parkings sont envisagés, dont le premier aux alentours de 2003. Au delà, il y a incertitude sur les programmes puisqu'on se situe après l'expiration de la concession aéroportuaire.

Auparavant, un troisième hall aura été mis en service.

Les projets de desserte terrestre

Les différents projets permettant d'envisager l'évolution de la desserte terrestre aéroportuaire doivent être situés dans la perspective :

- du fort développement de l'emploi sur et à proximité de la zone aéroportuaire (assemblage de l'A3XX),
- de la saturation du site actuel de Toulouse - Blagnac à 10 Millions de Pax à l'horizon 2012 (?).

On identifie aujourd'hui trois projets principaux de desserte du site actuel.

- un bus en site propre (ou priorité aux feux) à destination de Blagnac bourg avec une antenne Aéroport,
- un transport guidé, correspondant aux lignes E, E' dans le PDU, (échéance 2008 ?)
- une liaison SNCF Aéroport - Matabiau,

Les deux premiers projets peuvent être considérés comme deux variantes du même.

Le projet SNCF permettant de lier la Gare SNCF Matabiau à l'aéroport consiste à utiliser les voies existantes vers le Nord puis à franchir la Garonne. L'objectif est de desservir les zones d'activité aéroportuaires (Andromède, Aéroconstellation) en sus de l'aéroport, au moyen d'un train cadencé. L'investissement serait de 600 MF.

Mais il sera nécessaire, à l'appui de ce projet, d'étudier finement les populations intéressées, du fait qu'une rupture de charge serait imposée pour accéder à l'aérogare.

Il y a aussi un problème d'opportunité, sachant que Blagnac pourrait arriver à saturation en 2012 et qu'on recherche un site complémentaire (cf. ci après).

La recherche d'un nouveau site aéroportuaire

Dans le cas de Toulouse, des perspectives de bouleversement du site aéroportuaire sont à envisager (auxquels il faudrait ajouter les transferts et extensions considérables de la zone aéroportuaire actuelle qui résulteront de l'A3XX).

Trois études ont ainsi été lancées par la DRE Midi-Pyrénées.

La première étude vise à déterminer les marchés potentiels des aéroports régionaux dans la périphérie de Toulouse - isochrone 1h00 - étendue à Tarbes (1h30).

La question posée aux compagnies et aux CCI est de savoir quels types de vols pourraient être concernés par une amélioration de leur desserte. La question est aussi posée dans l'hypothèse où Blagnac est saturé pour des raisons de nuisances (bruit). Une charte avec les riverains devrait être prête au 1^{er} trimestre 2001 pour fixer les seuils admissibles (amplitude horaire, nombre de mouvements).

La deuxième étude vise à étudier le site de Muret (au Sud de Toulouse) en tant que site aéroportuaire international complémentaire de Blagnac.

Pour sa desserte, il faudrait alors étudier la possibilité de mettre en place des navettes bus entre Blagnac et Muret.

Les liaisons à destination de Toulouse seraient assurées par la ligne ferroviaire Muret - Toulouse qui fait l'objet d'un projet arrêté de développement pour la mettre à un niveau de type RER. La ligne passe par la gare St Agne, qui est en cours d'étude en tant que centre multimodal.

Cette étude suppose aussi d'envisager les PEB jusqu'au seuil de 5 Millions de passagers.

La troisième étude consiste à rechercher un nouveau site aéroportuaire, en substitution à Blagnac.

NOTE ADDITIONNELLE

Le dipôle de Tarbes

La concurrence Tarbes - Pau

Dans tous les domaines, les deux agglomérations de Tarbes et Pau, distantes d'une trentaine de kilomètres, se considèrent généralement comme concurrentes. Il se trouve aussi qu'elles appartiennent à deux départements différents et à deux régions différentes mais à la même aire urbaine.

Plus récemment, on voit apparaître une volonté de rapprochement et de développement de coopérations, impulsée par l'Etat, représenté par les deux préfets des Hautes-Pyrénées et des Pyrénées Atlantiques. C'est le "dipôle" qui, bien qu'aujourd'hui il ne donne pas lieu à la publication d'un rapport spécifique, comprend un plan de travail piloté par les préfets.

Les deux CCI ont de leur côté entamé leur propre démarche de rapprochement, les difficultés actuelles de Pau liées au départ de Elf y ayant peut-être contribué.

Les situations aéroportuaires

Tarbes et Pau disposent chacune d'un aéroport avec un trafic voyageurs équivalent - environ 550 000 pax - mais Pau, à la différence de Tarbes, ne dispose pas d'accès ferroviaire, sauf à créer un embranchement particulier (probablement très coûteux : traversée de l'autoroute...).

De plus, l'aérogare de Tarbes a été rénovée en 1999, agrandie, et l'aéroport dispose d'une piste de 3000 mètres, avantage certain puisque l'accueil de tous types d'avions y est possible.

En termes d'accès terrestre, Tarbes est desservie par l'autoroute A64 Toulouse - Bayonne tandis que la RN 21 au sud de Tarbes fait l'objet d'aménagements à 2x2 voies vers Lourdes.

Les perspectives en termes de desserte et de rôle de l'aéroport de Tarbes

Une étude a été réalisée par IENAIR sur les attentes des usagers de l'aéroport par rapport à la desserte de Tarbes, en leur demandant également de s'exprimer par rapport à Pau ou Toulouse.

Tarbes pourrait aussi :

- jouer un rôle dans le délestage de l'aéroport de Toulouse (voyageurs). A rapprocher des études lancées par la DRE Midi Pyrénées relatives à la desserte de Toulouse d'une part, la recherche d'un nouveau site d'autre part.
- s'affirmer comme plate-forme de fret. Des contacts ont été pris par des opérateurs anglais (type DHL). Cela suppose l'utilisation (onéreuse) des terrains de la plate-forme, estimée à 50 MF/an.

La question se pose donc de l'amélioration de la desserte ferroviaire vers Toulouse. La SNCF a rencontré la DDE et les fréquences sont annoncées en cadencement à 1H00 (heure de pointe) tout en envisageant à terme du matériel pendulaire. Il faut sur ce point se référer au schéma régional des transports.

Environnement : les études en vue de l'élaboration d'un plan d'exposition au bruit sont en cours ; elles envisagent un développement du trafic de l'aéroport.

Contacts

- DRE Midi-Pyrénées, Frantz DISSLER, Responsable du pôle Aménagement Transports,
- Conseil Régional : M. Jean Pierre BLAU, Directeur des Infrastructures et des Transports,
- Syndicat Mixte des Transports en Commun, M. CROUET,
- CCI / Aéroport, M. J. Michel VERNHES, Directeur,
- DDE des Hautes-Pyrénées / Di-pôle : M. Georges DESCLAUX, Directeur Adjoint,
- Préfecture de Haute-Garonne, Mme VANDEBUSSCHE

Références

- Contrat de Plan Etat - Région, 2000 - 2006,
- Les schémas de services collectifs de transports de la région Midi-Pyrénées - Diagnostic,
- Atlas des transports dans le Grand Sud-Ouest, édition 1999 - DRE Midi-Pyrénées (CD),
- PDU (projet),
- Convention entre le SMTC et les Courriers de la Garonne pour la délégation de service public de la desserte routière de l'aéroport Toulouse - Blagnac, 1999-2003,
- Navette aéroport - Bilan d'activités au 31/12/99
- Convention pour l'exploitation des services Carmaux - Albi - Aéroport Toulouse Blagnac,
- Convention pour l'exploitation des services Mazamet - Castres - Aéroport Toulouse Blagnac,