

# DÉBAT PUBLIC

## 3<sup>ème</sup> ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DECEMBRE 2016



## CAHIER D'ACTEUR

### Pourquoi la 3<sup>e</sup> ligne de métro doit passer par l'aéroport de Toulouse-Blagnac

L'aéroport de Toulouse-Blagnac est depuis toujours une infrastructure au service de sa région. Et les projets qui le portent aujourd'hui vers l'international confortent cette vocation : l'augmentation du nombre de destinations drainera des visiteurs toujours plus nombreux à la découverte de notre région, stimulant l'économie et l'emploi en Occitanie.

Cette croissance de l'aéroport servira également les intérêts de ceux qui s'envolent au départ de Toulouse, pour loisirs ou affaires.

Tous ces passagers feront écho aux 25 millions de voyageurs attendus avec la modernisation de l'autre pôle majeur des transports régionaux, la gare Matabiau.

A l'instar de la gare SNCF, l'aéroport est tourné vers le grand public, mais pas seulement : il est implanté au cœur même du pôle aéronautique qui porte le dynamisme de la région depuis des décennies.

Aussi, comment imaginer que l'aéroport de Toulouse-Blagnac puisse être tenu à l'écart de la 3<sup>e</sup> ligne de métro et d'une connexion directe avec la gare Matabiau et les grands sites économiques de l'agglomération ? La ligne TAE doit passer par l'aéroport.

Jean-Michel Vernhes, président du directoire d'Aéroport Toulouse-Blagnac

La ligne TAE est un **projet majeur et structurant** pour la métropole toulousaine. En reliant les grands pôles économiques, son tracé sera déterminant pour décongestionner les transports et accompagner le développement économique de l'agglomération.

Aujourd'hui et plus encore demain, l'aéroport de Toulouse-Blagnac sera une porte ouverte sur le monde ; il sera aussi le premier hôte d'accueil des voyageurs étrangers qui viennent découvrir notre région. A ce titre, il ne peut pas être laissé à l'écart de cette nouvelle liaison et le passage de la ligne TAE à l'aéroport **ne peut pas être une option** conditionnée par un surcoût budgétaire, au demeurant modeste lorsqu'il est rapporté au montant global du projet.

Cette conviction, elle est partagée par de nombreux citoyens. Ils l'expriment à travers le site internet <http://www.metro-aeroport-toulouse.fr> lancé par l'aéroport pour recueillir leur soutien sur ce projet.

L'aéroport de Toulouse-Blagnac, acteur des transports et du développement économique en Occitanie, doit figurer sur le tracé de la ligne TAE. Voici pourquoi.

#### - DEUX ENJEUX MAJEURS

La ligne TAE devra être la pierre angulaire d'un maillage de transports efficient, qui **unit l'avion et le train** ; elle doit promouvoir l'intermodalité, en accompagnant le développement conjoint de l'aéroport et de la gare SNCF pour les prochaines décennies. Cette ligne offrira également **l'accessibilité au secteur aéroportuaire**, pour les milliers de salariés qui se rendent chaque jour sur leur lieu de travail (p. 2-3).

#### - AVEC LE TRAMWAY T2

Les deux modes de transport sont **complémentaires** (p. 3).

#### - NOTRE ALTERNATIVE AU TRACÉ PROPOSÉ

L'aéroport de Toulouse-Blagnac **intégré dans le tracé de la ligne**, sans recourir à une branche additionnelle : cette alternative a du sens. Découvrez nos arguments (p. 4).



## I - DEUX ENJEUX MAJEURS L'INTERMODALITÉ PORTÉE PAR UNE LIAISON DIRECTE

### Développement simultané

Le transport de demain sera connecté et le voyage train+avion sera intégré sans rupture entre les deux modes. Une connexion fer-air directe accompagnera le développement simultané des deux pôles de transport majeurs de l'agglomération toulousaine. **A la clé, des synergies** telles que l'émission de billets communs de transport, un seul enregistrement de bagages, etc.



### Une vision à 2050

Il faut déjà prévoir 2050 : 18 millions de passagers à l'aéroport et 25 millions de voyageurs à la gare Matabiau exigeront des connexions intermodales. Les nouvelles tendances de déplacements impulsent toujours plus de complémentarité entre le train et l'avion. C'est **la mobilité écologique de demain**, inscrite dans la COP21.

Cette complémentarité est d'ailleurs confirmée dans le dernier rapport de la Cour des Comptes sur le transport

aérien (sept. 2016) : elle invite à développer le trafic intermodal en France, qui croît désormais fortement sur certaines plateformes. Toulouse-Blagnac doit participer à cette **évolution des usages**, conditionnée par des infrastructures adaptées. La ligne TAE connectée à l'aéroport pourrait générer 1 million des voyageurs intermodaux entre Toulouse-Blagnac et Matabiau à l'horizon 2040.



### L'Occitanie à l'aéroport

Le métro simplifiera le trajet des habitants qui rejoignent Toulouse en train, pour s'envoler ensuite vers l'Europe ou le monde. De même, le métro sera le lien évident avec Matabiau pour les voyageurs entrant en France par Toulouse-Blagnac, avant de découvrir la région et de rallier le Sud de l'Europe.

### La concurrence européenne

Une connexion directe entre Matabiau et Toulouse-Blagnac en 20 minutes apportera une dimension véritablement européenne à Toulouse, particulièrement dans la perspective de la LGV. Elle lui donnera **un temps d'avance** sur les autres métropoles françaises et européennes, dont les deux pôles majeurs de trafic ne sont pas toujours reliés en direct. Elle offrira une parfaite connexion et une accessibilité directe entre le futur pôle d'affaires TESO Matabiau et la zone économique de l'aéroport, favorisant leur compétitivité.



## LE DÉSENCLAVEMENT DU POUMON ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION

### De nombreuses entreprises exclues

La zone aéroportuaire, c'est un bassin d'emploi de 55 000 actifs. Faciliter les transports est essentiel pour toutes ses entreprises. Un tracé excluant l'aéroport, qui occupe la position centrale de cette zone économique, reviendra à ne pas desservir des entreprises telles que France Telecom, Rockwell Collins, les sous-traitants aéronautiques ou le **nouveau siège mondial d'Airbus !**

Soucieuses face à cette éventualité, de nombreuses entreprises du secteur ont témoigné leur **soutien à l'aéroport** de Toulouse-Blagnac, dans ses initiatives pour alerter les pouvoirs publics sur cette problématique.

### D'Airbus à l'aéroport

Le métro est la seule possibilité pour offrir une liaison directe entre les sites d'Airbus et l'aéroport de Toulouse-Blagnac. C'est une solution de transport cohérente pour les actifs fréquentant ces deux structures, par nature **indissociables**.

### Une réponse aux embouteillages

Le pôle aéronautique mondial fait la force de Toulouse. Mais ses **accès routiers congestionnés** freinent son développement. Le métro TAE via l'aéroport stimulera les échanges et facilitera l'accès des salariés à leur lieu de travail.



### Relier les trois pôles économiques

La zone aéroportuaire, l'Innopole de Labège et le futur quartier d'affaires de Matabiau, grands sites économiques de la métropole toulousaine, seront desservis efficacement et rapidement, **sans rupture de charge**.

## II - AVEC LE TRAMWAY T2

### La carte de la complémentarité



L'arrivée du tramway T2 n'a comblé que **partiellement** le déficit de transports en site propre dans la zone aéroportuaire. Pourquoi ? Parce que **de très nombreux salariés ne peuvent pas utiliser la ligne T2 pour se rendre sur leur lieu de travail**. La mise en service du T2 n'a d'ailleurs pas résolu les problèmes d'engorgement du réseau routier, paralysé tous les jours en début de matinée et en fin de journée.

Outre les zones non desservies, les raisons invoquées par les salariés qui continuent à utiliser leur véhicule personnel sont la **lenteur de circulation** du tramway et les **retards**, lorsque le tramway est lui aussi ralenti par les embouteillages (son tracé croisant les axes routiers). Autre raison avancée : l'interconnexion à la station Arènes a un **effet dissuasif** pour les salariés venant de Toulouse par la ligne A du métro, car elle allonge le temps de trajet. Ce changement imposé de mode de transport n'est pas à la hauteur des enjeux et n'offre pas une solution efficace.

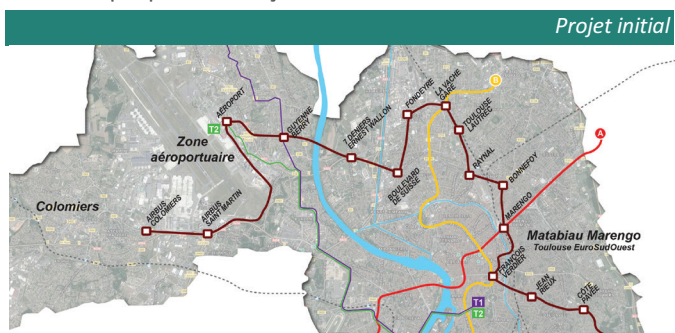
La desserte par connexion métro-tramway ne sera **jamais optimale ni attractive**. Il suffit pour s'en convaincre d'observer le choix qui a été fait à Paris-Orly : la rupture de charge entre l'Orlyval et le RER, à la gare d'Anthony, crée une forte insatisfaction et dégrade l'attractivité des transports en commun. La désynchronisation des fréquences entre les deux réseaux génère des temps d'attente préjudiciables pour les passagers. Cette erreur sera d'ailleurs corrigée avec le projet Grand Paris Express, en 2024.

Il paraît donc judicieux de jouer la carte de la complémentarité : avec la ligne TAE, les zones desservies seront non pas superposées mais complémentaires : le métro offrira un mode de transport **est-ouest** croisant la desserte

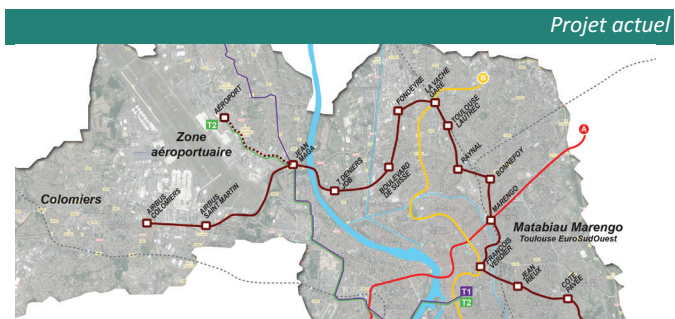
nord-sud du tramway. Le tramway et le métro desserviront deux zones distinctes (la ville de Blagnac et les secteurs d'activité), avec deux types de clientèle, pour une solution globale et répondant à toutes les attentes. La plus grande zone économique de la métropole sera enfin desservie à la mesure de sa fréquentation quotidienne.

### III - UN TRACE ALTERNATIF PLUS FRÉQUENTÉ, PLUS RENTABLE

Le projet actuel de tracé n'intègre pas l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Identifié comme une option, l'aéroport ne serait desservi que par un tronçon dédié.



Ce choix s'est éloigné du projet initial, où la desserte de l'aéroport était certes une option, mais intégrée dans le tracé. Aujourd'hui, l'option est une déviation, avec des inconvénients bien identifiés : fréquence moins élevée des passages de rames, temps considérablement rallongé pour se déplacer d'un bout à l'autre de la ligne. Par ailleurs, un usager venant de Labège pourra-t-il se rendre directement à l'aéroport ? Et celui partant de Colomiers ?

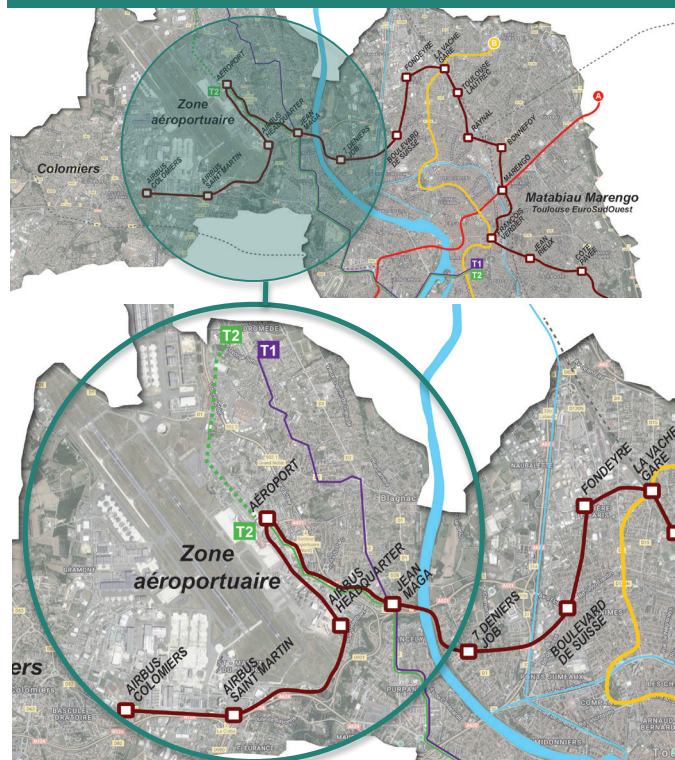


Revenir à la proposition initiale, en intégrant l'aéroport sur le tracé principal, offrira une fréquence de passage des rames plus importante à l'ensemble des usagers de la ligne. Cela

permettra également de desservir l'aéroport depuis la **totalité des stations**, sans changement de mode de transport. Un avantage indéniable pour tous ceux qui voyagent, et particulièrement ceux qui transportent des bagages.

Un seul tracé aura également pour conséquence **d'augmenter la fréquentation** de la ligne, en ajoutant aux salariés de la zone industrielle les milliers de passagers se rendant ou quittant l'aéroport, **tout au long de la journée, semaine et week-end inclus**.

Tracé proposé par Aéroport Toulouse-Blagnac



Enfin, un tracé incluant l'aéroport permettra de desservir le nouveau siège mondial d'Airbus et dotera tous les sites du constructeur d'une liaison optimale vers l'aéroport.

### A L'HEURE DU CHOIX

La ligne TAE à l'aéroport ? Les arguments sont fondés, cohérents. Ils renforcent la pertinence d'une « ligne de l'emploi » qui relie tous les sites d'Airbus et joue la complémentarité entre la fréquentation des salariés et celles des passagers de l'aéroport. L'aéroport de Toulouse-Blagnac, qui s'engage à financer et aménager la station « Aéroport », ne peut pas être une option. La ligne TAE doit passer par l'aéroport.