

JLS, cette 3^{ième} ligne : contribution n° 1

Martelons-le : un Aéroport est avant tout un « **accès aux marchés** » ! Aspect trop peu mis en exergue, et pourtant capital pour l'emploi dans notre aire urbaine : si nous ne voulons pas que nos entreprises restent « croupions », si nous voulons qu'elles se développent vraiment, donc qu'elles **soient authentiquement compétitives**, il faut qu'elles puissent le plus facilement possible aller se battre sur les marchés lointains. Pour se développer, et pallier les remontées de filières qui ne manquent pas d'y naître.

Un bon aéroport comme le nôtre n'a pas la bonne accessibilité qu'il mérite : tout juste une navette bus courte, vulnérable aux embouteillages et peu fréquente, et un tram en rameau de ligne, omnibus, indirect, lent et trop faiblement cadencé. Insuffisant pour des passagers aériens dont chaque minute compte.

De plus, un aéroport bien desservi, tant du côté sol que du côté avion, est un **critère d'attrait essentiel** pour toute nouvelle implantation d'entreprise, pour choisir son Siège social ... et donc pour de nouveaux succès d'emploi de notre aire urbaine.

Donc, il est essentiel que l'Aérogare ne soit pas en cul de sac sur un rameau de ligne, et qu'elle soit sur le corps principal de cette 3^{ième} ligne !

Pour éviter l'écueil du cul-de-sac à Blagnac, il n'est pas difficile de **traverser la Concession** en tranchée couverte, et peu cher puisque le terrain y est public national. Cela rapprocherait les passagers du Nord-Ouest, et aussi tous les concitoyens de ce Nord-Ouest, en leur permettant de traverser la longue barrière physique qu'est l'emprise de la Concession. Cela rapprochera aussi de fait les deux grands territoires d'Airbus.

Petits rappels :

Ailleurs :

- À Dubaï, par exemple, toutes les aérogares sont directement sur la ligne de métro principale de cette métropole !
- Toutes les métropoles du monde se battent aujourd'hui – souvent à grands frais - pour avoir des « Airport Express » : Londres, Lyon, Roissy, même Orly auquel on promet la ligne 14, etc !
- ...

Et nous ?

- Nous, avec cette nouvelle ligne, nous pouvons avoir « Blagnac Express » dès demain !
- Je rappelle : pourtant un bon départ dès le 1^{er} août 1934, avec la délibération du Conseil Municipal de Toulouse, alors en situation de vraie métropole, demandant à **l'unanimité que le nouvel aéroport soit établi aux portes de la ville** ! D'où le choix de Blagnac, à 6,3 km à vol d'oiseau du Capitole. C'est cette attitude visionnaire qui a conditionné avec succès **l'essor aéronautique** de Toulouse !

- Mais incohérence ensuite en laissant construire quantité d'immeubles sous l'axe d'approche : il n'était pourtant pas sorcier de comprendre que la meilleure trajectoire pour assurer la sécurité d'un atterrissage est la ligne droite !
- Pire, vers la fin des années 90, un matin de « Cocoéco », réunion annuelle à l'aérogare entre la Direction de l'Aéroport, des représentations diverses (passagers, voisins, ...) et la tutelle ministérielle parisienne au complet, également matin d'un Conseil Municipal, Monsieur Dominique Baudis déclare par ailleurs, de son côté, unilatéralement et brutalement, qu'il faut déménager l'aéroport, et rapidement !
- La CCIT, curieusement, en dépit des suggestions que j'ai pu aussi émettre en mon temps, malgré ses missions de créateur-gestionnaire de l'Aéroport et de Conseil auprès des Pouvoirs Publics, - au nom des entreprises d'un ressort comprenant 90% du bassin d'emploi (celles du Département) -, n'a jamais porté en son AG un débat sur le besoin évident d'un lien fixe avec le centre-ville ou la Gare.
- Heureusement, devant la catastrophe écologique entrevue par un déménagement contraint en campagne nécessairement lointaine, et accompagnant aussi le handicap dévastateur du temps de trajet des utilisateurs, l'aéroport est maintenu. Avec son succès que l'on sait, dont 3 fois plus de voyageurs à l'international que Bordeaux !
- Heureusement aussi, par les progrès-constructeur des avions, et l'accroissement de l'emport moyen, le bruit enregistré en périphérie depuis 15 ans s'avère en réduction malgré son développement.
- De plus, une campagne de protection acoustique a été largement entreprise sur les immeubles les plus exposés.
- Le bassin d'emploi, i. e. l'aire urbaine, avec son bric-à-brac d'EPCI (Métropole, Sicoval, Murétain, ...) n'a toujours pas eu la vision ni les moyens de vraie métropole et aucune programmation urbaine n'a fait de réservation foncière pour un lien fixe.
- Une voie ferrée quittant Matabiau-Raynal franchissant la Garonne et le Parc d'Odyssud vers l'aérogare aurait pu être envisagée, avec prolongation éventuelle vers la ligne d'Auch.
- Aujourd'hui, la desserte en ligne de métro, très fluide et performante, serait bien meilleure : avec la 3^{ème} ligne, qui passe aussi par la gare centrale Matabiau, **elle devient possible, enfin**. Et elle peut ainsi donner accès direct à deux gros sous-bassin d'entreprises que sont Montaudran et Labège.

JLS, le 29oct16

JLS, cette 3^{ème} ligne : contribution n° 2

Qu'est-ce un Parc-Expo ? En vérité vraie, c'est un « **stade pour entreprises** ». Elles y proposent et vendent (ou montrent) leurs productions, **en compétition**. Un bon Parc, au-delà de l'insignifiante foire régionale, peut et doit accueillir des salons professionnels internationaux, dont les retombées locales sont très importantes. Un type de lieu sans commune mesure avec un parc d'activité qui n'est qu'un banal dodo pour entreprises !

Le Parc est une zone neutre où tous les dirigeants d'entreprise peuvent se rencontrer librement, hors bureau de l'un ou de l'autre, présenter ou non leurs produits et leurs personnels, et voir leurs clients. C'est le lieu rare, qui donne quand l'expo est réussie le reflet complet d'un même marché, où ces dirigeants peuvent **élaborer leur stratégie d'entreprise en une journée** ! Et leurs dépenses collatérales locales sont très significatives !

Un pays voisin, l'Allemagne, l'a très bien compris, sur tout son territoire, et depuis longtemps : c'est un atout-clé pour son économie, avec ses succès que l'on sait, que trop peu de français connaissent ! Et nous, nous devons nous payer des avions, des hôtels, des frais de traductions, ... pour participer, à effectif minimum, sans possibilité de réajustement de dernière minute, en raison de la distance !

Il y a très généralement un tel lieu par continent et par filière et sous-filière, où se déroule, plus ou moins annuellement, ce type de rencontre quasi incontournable pour les entreprises qui se veulent « **à la pointe** ». Ancrer de telles manifestations professionnelles à Toulouse ne serait pas difficile tant les gammes de sujets y sont riches. Elles seraient un attrait périodique rare et répété vers Toulouse depuis le reste de la France, depuis l'Europe, voire de plus loin. À condition d'avoir un vrai Parc-Expo, suffisamment grand, **et parfaitement desservi**. Et surtout desservi depuis l'Aéroport si l'on veut cette forte teneur étrangère, et ainsi créer et garder de solides expos à grande valeur ajoutée !

Il n'est pas présentable d'obliger nos visiteurs qui font l'effort de venir en avion à prendre un tram avec un rebroussement ! **Donc**, pour cette clientèle à forte contribution, et pour notre renommée européenne - nos horaires extrêmes d'avion pouvant même de plus en plus souvent donner l'attraction d'un AR en une journée ! -, **il est essentiel que la liaison Aérogare-Parc-Expo soit directe et rapide, donc en métro** : en rameau de la pleine ligne passant par l'aérogare. Et ce, quelle que soit la force de lobbies locaux trop particuliers pouvant survenir.

Petits rappels :

Ailleurs, ces ingrédients existent bel et bien, et dans de nombreuses métropoles concurrentes, par exemples :

- Internationalité possible, un salon exemplaire actuellement à Villepinte : le salon « Première Vision », pratiquement 75% d'exposants étrangers et 75% de visiteurs étrangers ! Très fortes retombées dans les restaurants et les hôtels de proximité.

JLS, cette 3^{ème} ligne : contribution n° 2

- Le Parc « Pal Expo » à Genève, qui a su créer des grands salons européens (Auto, ...) est installé tout contre la piste aéroportuaire de Genève, proche du Centre-ville, et desservi par le train et même les TGV !
- ...

Et nous ?

- Par conscience insuffisante de notre bassin d'emploi, et méconnaissance de ce qu'est un vrai Parc-Expo, nous avons raté des chances historiques d'emplacement : par exemple, la Cartoucherie (plus de 100 ha municipaux en proximité immédiate idéale de la ville, du périphérique et de l'Aéroport, emplacement unique bradé en pièces détachées, École Hôtelière, Zénith, ICAM, ...). Précisément, auparavant, en janvier 93, M Baudis, avait même, très curieusement, refusé de considérer un déménagement de l'île du Ramier à la Cartoucherie !!!
- Aujourd'hui, nous sommes acculés à Aussonne-Beauzelle, bien loin, limités à 70.000 m² de surface brute d'expo (attention : il y aurait, de plus, une difficulté d'extension, ... à surmonter !). Pour notre bassin d'emploi, il faut vite compenser cette distance par une desserte rapide, **celle du métro**.
- N'oublions pas que, lors des heures d'ouvertures et de fermetures quotidiennes d'un parc, les flux de visiteurs et d'exposants, de et vers les hôtels, gares, aérogare et ville, sont très forts – Hanovre en est arrivée à inverser les sens de ses autoroutes pour absorber ces pics de flux ! Raison claire pour **desservir sans attendre ce site avec l'efficacité avérée de notre métro !**

JLS, le 29oct16

La ligne Avenir de l'Emploi.

28 oct 16
JY

du projet

Aérogare

Parc Expo

La desserte de l'aéroport est conservée en option (à l'étude).

Au nord, l'itinéraire passant par La Vache a été retenu pour son potentiel de connexion avec la ligne ferroviaire (Toulouse-Bordeaux) et de mutation des quartiers nord.

Les stations (quartier desservi) et François (connexion B et proximité centre de) ont été retenues pour leur potentiel fréquenté.

À l'ouest, l'itinéraire entre Saint-Martin et Boulevard de Suisse constituerait un compromis entre la desserte du quartier des Sept Deniers, les possibilités de connexion avec le tramway et la desserte de l'aéroport.

L'itinéraire préférentiel est issu d'une vaste réflexion reposant sur des études approfondies réalisées en 2015. Il a été approuvé par le SMTC-Tisséo en mars 2016. L'emplacement exact et le nom des stations ne sont pas définitifs, seuls des principes de desserte ont été fixés.

