

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



ÉDITO

Dans le cadre du Débat Public relatif au projet de 3^{ème} ligne de métro « Toulouse Aerospace Express », la CCI de Toulouse souhaite apporter sa contribution à la réflexion citoyenne. Fortement impliquée dans les actions relatives aux déplacements urbains et à la mobilité, notre compagnie consulaire s'est toujours positionnée en faveur d'un principe de desserte prioritaire, en transport en commun performant, des principaux pôles économiques de la Métropole, et d'une liaison directe sans rupture de charge entre l'aéroport de Toulouse Blagnac et la gare TGV de Toulouse EuroSudOuest. Le projet de 3^{ème} ligne de Métro a immédiatement séduit les représentants des entreprises. Pour la première fois, l'économie, les entreprises et leurs salariés devenaient un des motifs prioritaires de desserte en transport en commun. En conséquence, la CCI de Toulouse se prononce en faveur de la réalisation de la 3^{ème} ligne de métro.

CAHIER D'ACTEUR DE LA CCI DE TOULOUSE

Cahier d'acteurs de la CCI de Toulouse en faveur de la réalisation d'une 3^{ème} ligne de métro

UNE 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO, OUI MAIS OÙ ?

Au regard de la croissance démographique attendue d'ici 2030, les réseaux de transport (tous modes confondus) de la métropole toulousaine devront être en capacité d'absorber quotidiennement 500 000 déplacements supplémentaires.

Si l'intérêt de réaliser une nouvelle ligne de métro pour compléter et structurer le réseau lourd de transport en commun, en articulation avec les autres modes (tram, bus, ferroviaire, téléphérique, vélo, marche), ne fait aucun doute et ne doit pas être remis en cause, se pose la question de l'itinéraire que doit emprunter cette nouvelle infrastructure.

Les différentes hypothèses de tracé étudiées initialement présentaient chacune des avantages et des inconvénients. La concertation réalisée dans le cadre de la commission nationale du débat public doit permettre la recherche d'un compromis partagé pour une optimisation du projet.

Ainsi, pour les représentants des entreprises, la 3^{ème} ligne de métro doit impérativement :

- Relier directement sans bretelle et sans rupture de charge, l'aéroport de Toulouse/Blagnac et la gare TGV de Toulouse EuroSudOuest. Il apparaît en effet totalement inconcevable que 2 équipements métropolitains majeurs, fortement générateurs de déplacements, ne soient pas reliés entre eux par un mode « lourd » de transport en commun.
- Desservir les principaux pôles économiques du nord-ouest dans le secteur « d'En Jacca » à Colomiers et du sud-est au niveau de Labège « La Cadène », en prolongement ou en continuité de l'aéroport et de la gare.

Le projet de 3^{ème} ligne de métro répond à la double nécessité de desservir simultanément les emplois des principaux pôles économiques et les espaces résidentiels du cœur métropolitain.

Les stations situées aux extrémités de la future infrastructure constitueront de véritables portes d'entrée pour les usagers des territoires périphériques au

nord-ouest et au sud-est de la métropole toulousaine. Elles permettront d'améliorer les échanges et la mobilité avec les villes moyennes d'Auch, de Castres, de Carcassonne...

Au-delà de ces 2 secteurs et 2 équipements stratégiques et prioritaires à relier dans le cadre de l'aménagement de la 3^{ème} ligne de métro, la localisation précise du tracé se doit de rechercher les meilleurs équilibres entre rapidité et performance, entre maillage et desserte, et entre densité urbaine et territoires en devenir.

UNE 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO POUR RÉPONDRE ÉGALEMENT À UN ENJEU DE PÉRENNITÉ, DE COMPÉTITIVITÉ ET D'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

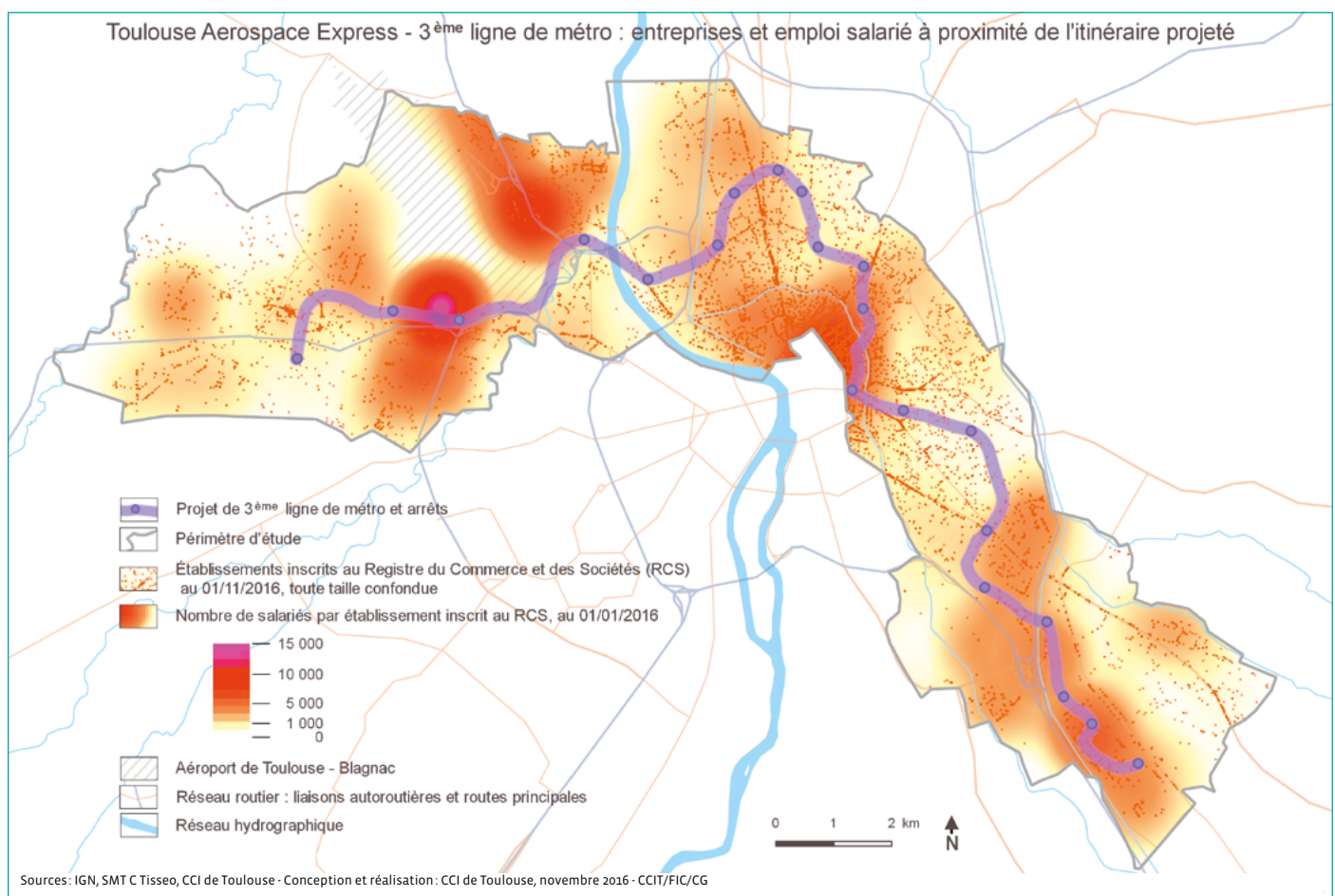
Le projet de 3^{ème} ligne de métro répond naturellement aux enjeux fondamentaux de protection et de préservation de l'environnement. Il permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les émissions de CO₂ (les trans-

ports sont responsables de 34 % des émissions de CO₂⁽¹⁾, devant le secteur industriel). Il contribuera également à lutter contre le réchauffement climatique et la pollution des sols.

Dans le domaine de l'amélioration de la santé publique, il permettra de diminuer les nuisances sonores, d'améliorer la qualité de l'air et de réduire les maladies respiratoires.

Particulièrement attentives à la préservation de l'environnement et la qualité de vie de leurs salariés, les entreprises desservies par la nouvelle infrastructure s'engageront dans les Plans de Mobilité d'Entreprises et Plans de Mobilité Inter-Entreprises, favorisant ainsi l'usage des transports en commun.

En parallèle des enjeux premiers, abordés par les différents acteurs de l'action publique locale ou de la société civile, la particularité du projet de 3^{ème} ligne de métro réside dans sa dimension économique et, en notre qualité de représentants des entreprises, nous tenons à rappeler les multiples facettes de cette dimension.



(1) MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER Commissariat général au Développement durable.

Un constat

Les difficultés de circulation automobile s'aggravent. Aux heures de pointe, les rocade toulousaines sont saturées, voire paralysées, particulièrement dans le secteur nord-ouest. Le temps de parcours entre le domicile et le lieu de travail s'allonge pour les salariés utilisant leur véhicule personnel et l'activité et la productivité des entreprises ralentissent. Selon une étude réalisée par l'Inrix⁽²⁾ (société spécialisée dans l'étude du trafic automobile), chaque habitant de l'agglomération toulousaine a perdu 35 heures dans les embouteillages au cours de l'année 2015.

Cette situation et les perspectives d'aggravation des dysfonctionnements routiers sont de nature à remettre en cause la pérennité économique même des entreprises qui, pour retrouver productivité et compétitivité, pourraient être contraintes de délocaliser leur activité ailleurs, dans des territoires mieux desservis.

La saturation des voies de communication et les difficultés de déplacements constituent un véritable frein pour l'attractivité économique de la métropole. De récents sondages⁽³⁾ ont montré que la perception des entreprises et des salariés de l'hexagone, concernant le critère accessibilité/réseau de transport de la métropole toulousaine, était plutôt négative.

L'enjeu de la pérennité et de la compétitivité économique

Dans ce contexte, le projet de 3^{ème} ligne de métro apparaît comme une des solutions majeures pour enrayer l'asphyxie de la mobilité métropolitaine et améliorer la compétitivité et la productivité des entreprises.

En faisant passer le nombre d'emploi desservi par le réseau structurant de 183 000 actuellement à 342 000 à l'échéance de réalisation de l'infrastructure, la part des salariés utilisant un réseau de transport en commun pour se rendre à leur travail devrait augmenter significativement (à Toulouse seulement 8 % des navettes domicile/travail sont réalisées en TC, contre 11 % à Bordeaux et 15 % à Lille et Lyon)⁽⁴⁾.

Ainsi, cette nouvelle offre de transport collectif devrait permettre d'alléger le trafic routier par effet de report modal, particulièrement aux heures de pointe. Elle devrait également faciliter les déplacements professionnels et les échanges interentreprises des principaux pôles économiques qui disposeraient d'une accessibilité renfor-



(Droits réservés)

cée avec l'aéroport et la gare TGV d'une part, et entre les secteurs géographiques du nord-ouest et du sud-ouest d'autre part.

L'enjeu de l'attractivité et de la diversification économique

La concurrence entre les métropoles européennes pour attirer entreprises et développement économique est féroce. Parmi les critères d'implantation évalués par les acteurs privés ou les grands groupes pour installer ou développer une activité économique, l'accessibilité et les réseaux de transport constituent des facteurs déterminants.

En présentant la 3^{ème} ligne de métro comme une infrastructure dont un des enjeux majeurs est de faciliter l'accès aux emplois, le message pour les investisseurs privés nationaux et internationaux est fort et clair. Une desserte TC performante des principaux pôles économiques et industriels de la métropole toulousaine, associée à une accessibilité optimale de l'aéroport international et de la gare TGV, offrent un environnement privilégié pour réaliser des affaires et développer des activités économiques.

La métropole toulousaine a la particularité de disposer d'un aéroport et d'une gare TGV « de centre-ville », c'est-à-dire intégrés dans le cœur métropolitain. La proximité de ces 2 équipements majeurs représente un avantage concurrentiel déterminant par rapport aux autres métropoles, et la volonté de développer un véritable quartier d'affaires international à Toulouse EuroSudOuest permettra d'engager une diversification économique accès sur une attractivité « grands comptes » (dans le domaine financier ou bancaire par exemple).

(2) Inrix, fournisseur leader dans le monde de services d'info-traffic, étude prévisionnelle réalisée avec le Centre for Economics and Business Research (Cebr) sur l'évolution du coût des embouteillages en Europe et aux États-Unis.

(3) Enquête OpinionWay décembre 2014 L'immobilier de bureaux : L'attractivité des métropoles françaises Regard croisé salariés et dirigeants d'entreprise.

(4) INSEE, juin 2016 (RGP 2013) Part des TC dans les déplacements domicile/travail.

La création du futur quartier d'affaires international à Toulouse EuroSudOuest opérera un recentrage de l'offre en immobilier d'entreprises pour les activités du tertiaire supérieur, en adéquation avec le pôle multimodal central du réseau de transport en commun de la métropole toulousaine.

L'enjeu du développement économique local

Plus directement, le chantier de la 3^{ème} ligne de métro, dont le coût dépasse 2 Mds d'€, devrait permettre à de nombreuses entreprises locales d'exercer ou de révéler leurs talents. Rappelons que dans le cadre du Small Business Act, des entreprises locales réaliseront les travaux. Des entreprises locales de travaux publics, des sous-traitants, des fournisseurs de matériaux, d'équipements verront leur activité impactée positivement.

Parallèlement, le chantier générera des emplois induits ainsi qu'indirects dont le nombre correspond approximativement aux emplois directs nécessaires à la réalisation des travaux.

La 3^{ème} ligne de métro devrait également favoriser l'essor du tourisme métropolitain et du tourisme d'affaire, en offrant une accessibilité renforcée depuis l'aéroport et la gare aux principaux sites événementiels, professionnels ou récréatifs.

LA 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO, UNE RÉPONSE STRUCTURANTE POUR LE MOYEN ET LE LONG TERME

La 3^{ème} ligne de métro ne suffira pas, à elle seule, à répondre à la demande globale de déplacements et à résoudre les difficultés de circulation routière, à l'horizon de son achèvement. Parallèlement, d'ici sa réalisation et la mise en service opérationnelle, les problèmes de déplacements perdureront et s'amplifieront pendant près d'une décennie.

Ainsi, si la 3^{ème} ligne de métro constitue, à notre sens, un élément structurant majeur du réseau de transport en commun pour le moyen et long terme, la gestion des difficultés de déplacements à court terme exige la mise en œuvre d'un plan d'actions et de mesures aux effets immédiats.

Les axes de réflexion proposés par le Groupe de Travail SCoT/PDU/PLU des CODEV du Muretain, du Sicoval et de Toulouse Métropole⁽⁵⁾ présentent un ensemble de mesures et d'orientations d'urgence pour réduire les difficultés de circulation routière et augmenter l'attractivité des transports en commun sur les navettes domicile / travail.

La CCI de Toulouse estime également que les efforts doivent prioritairement porter sur l'amélioration et l'optimisation des réseaux de transports existants, ainsi que sur l'organisation de la multimodalité entre TC et automobile, et le renforcement de l'attractivité des pôles d'échanges multimodaux.

Enfin, que ce soit à court, moyen ou long terme, le projet mobilité dans son ensemble ne doit pas négliger l'aspect routier. Compte tenu des perspectives de croissance démographique de la métropole, et malgré l'ambition d'accroître la part modale des transports en commun, le nombre de déplacements réalisés en véhicule personnel devrait augmenter.

Dans ces conditions, l'amélioration et la modernisation des réseaux routiers demeurent d'actualité pour restaurer la fluidité des déplacements automobiles, et éviter la congestion aux heures de pointe.

L'efficacité et le succès du projet mobilité de la métropole toulousaine reposent sur une parfaite complémentarité entre les différentes temporalités. À terme, de par sa capacité à desservir simultanément emplois et résidents, et à relier aéroport et gare TGV, la 3^{ème} ligne de métro constituera la réponse innovante et adaptée à une gestion performante des déplacements.

(5) DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro CONTRIBUTION Proposée par le Groupe de Travail Scot/PDU/PLU des CODEV du Muretain, du Sicoval et de Toulouse Métropole.