

# DÉBAT PUBLIC 3<sup>ème</sup> ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



**LES TRAVAUX  
PUBLICS** FÉDÉRATION  
MIDI-PYRÉNÉES

## ÉDITO

La Profession des travaux publics en Midi-Pyrénées représente 2 592 établissements de travaux publics dont 955 sont situés en Haute-Garonne (source CRC-BTP) et 13 400 salariés dont 50 % sont situés sur le département de la Haute-Garonne (source FNTF).

Experte de l'aménagement « durable » des territoires, elle réalise les équipements publics tels que l'aménagement urbain, les routes, les réseaux électriques, les canalisations d'eau potable, d'assainissement et de gaz, le terrassement, les ponts, les viaducs, les tunnels...

Elle représente des entreprises qualifiées ayant un véritable savoir-faire qui accompagnent chaque jour les élus des collectivités locales dans la construction, l'entretien et la rénovation de leurs infrastructures et de leurs réseaux.

## CAHIER D'ACTEUR DE FÉDÉRATION RÉGIONALE DES TRAVAUX PUBLICS DE MIDI-PYRÉNÉES

### Les entrepreneurs de travaux publics s'engagent en faveur de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro de toulouse

#### CONTEXTE

La ville de Toulouse et l'agglomération toulousaine peuvent et doivent renforcer leur place pour confirmer son positionnement économique d'une part et touristique d'autre part. Selon le classement Insee, Toulouse est la 4<sup>ème</sup> ville de France\* et l'unité urbaine de Toulouse 6<sup>ème</sup>. Elle a, pour ce faire, un certain nombre d'atouts au nombre desquels nous trouvons les secteurs de l'aéronautique et du spatial, et une évolution démographique importante. Mais cela ne suffit pas pour faire de Toulouse la ville qui s'inscrira dans la course européenne. Pour attirer de nouvelles entreprises, il faut développer les infrastructures.

Depuis plusieurs années, nous alertons sur le sort réservé aux infrastructures et aux réseaux dont l'état se dégrade: on ne compte plus les ponts fermés (1 par jour\*, source FNTF), les fuites d'eau sur les canalisations d'eau potable (20 à 30 % d'eau perdue, source Onema), les bouchons à l'entrée ou à la sortie des agglomérations, ni les trains qui roulent au pas à l'approche des ouvrages d'art pour éviter les accidents... C'est la triste réalité de l'état de nos réseaux et de nos infrastructures.

Or, cette réalité fait perdre à nos territoires de la compétitivité et de l'attractivité.

Il suffit de regarder Toulouse aujourd'hui. Tous les jours, les personnes qui sont amenées à travailler dans Toulouse ou à proximité, le disent: il est difficile de circuler !

Les entreprises nous disent également combien les bouchons sur le périphérique toulousain aux heures de pointe font perdre en compétitivité et en rentabilité. Pour y remédier, il faut donc reporter sur les transports en commun. Ainsi, tout le monde s'en trouvera gagnant.

\* « Le territoire des hommes » Jean POULIT 2005 Bourin éditeur.



### Canalisateurs de France

Le réseau des transports en commun à Toulouse est notamment sous-dimensionné par rapport aux besoins de l'économie et des usagers. Le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro doit aboutir afin que la Métropole ne connaisse pas la thrombose annoncée et déjà constatée. En effet, Toulouse est incontestablement en déficit d'infrastructures. Le retard pris est immense et nous devons y remédier.

Aussi, le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro, intégré à un projet plus global, nous apparaît-il opportun.

## LES OBJECTIFS QUE LA PROFESSION DES TP ASSIGNE À LA 3<sup>ÈME</sup> LIGNE DE MÉTRO

**Combiner impérativement une desserte des zones d'emploi et un développement économique.**

Pour ce faire il faut impérativement réduire le temps de parcours notamment entre Labège et Blagnac/Colomiers, relier les zones d'emploi de Labège, de Colomiers et Blagnac, desservir et désenclaver ces secteurs grâce à une offre de transport collectif rapide et fiable, réaliser une liaison alternative pertinente aux lignes A et B qui tendent à la saturation (3,8 million de déplacements réalisés par jour, tous modes confondus\*, selon Tisséo).

**Choisir un tracé au plus près des attentes des habitants, des principales zones d'emploi et des exigences d'aménagement de la métropole,** afin de : désenclaver et placer durablement tous les territoires qui se situent autour de la métropole en position de se développer de façon plus pertinente, intégrer la 3<sup>ème</sup> ligne de métro au système de transport ferroviaire classique (TER...) et à l'aéroport Toulouse-Blagnac pour garantir un développement favorisant ainsi l'implantation d'entreprises nouvelles et l'emploi en particulier le recrutement de cadres, placer l'unité toulousaine au niveau des agglomérations françaises qui, grâce à des infrastructures de qualité, attirent les investisseurs,

\* « Le territoire des hommes » Jean POULIT 2005 Bourin éditeur.

assurer le meilleur gain économique par actif des zones desservies par la 3<sup>ème</sup> ligne de métro et enfin conforter la relation de Toulouse avec les autres territoires en permettant au plus grand nombre de disposer d'une offre de transport multiple.

**Favoriser l'épanouissement de tous les territoires grâce à l'accroissement de la portée des déplacements.** Nous consacrons généralement à nos déplacements (tous modes confondus) un temps qui ne varie pas de l'ordre d'1h30 par jour\*. Dans ce « budget temps », les agents économiques, pour satisfaire leurs besoins, recherchent les contacts les plus pertinents possible. Cette pertinence, pour produire et vendre des biens et des services, élargir une zone de chalandise, embaucher un collaborateur, recevoir une formation (...), est directement liée au nombre de destinations possibles.

Une infrastructure nouvelle accroît non seulement la portée du déplacement mais également le nombre de destinations accessibles et ainsi la pertinence des choix est accrue. Un employeur aura accès à un large marché d'actifs et pourra organiser plus efficacement son entreprise; un actif aura accès à un large marché d'employeurs et pourra ainsi valoriser sa formation professionnelle. Le gain de temps devient pertinence économique et crée de la valeur (supplément de chiffre d'affaires, d'emplois et de salaires). Tel est l'enjeu de la réalisation de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro qui permettrait de renforcer les relations entre les différents territoires. Le gain de temps devient aussi pertinence économique et créateur de valeur (supplément de chiffre d'affaires, d'emplois et de salaires) du fait de l'élargissement des destinations rendues aisément accessibles.

**Doper la croissance et l'emploi,** tel est l'un des enjeux majeurs de la réalisation de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro en renforçant les relations entre l'aire urbaine et des zones d'emploi encore peu desservies. Mais c'est sans compter sur les créations d'emplois que le chantier en lui-même permettrait aussi car une des retombées évidentes pour la pro-

fession des travaux publics sera évidemment la construction des nouveaux équipements. La FNTF considère qu'un million d'euros investi dans les travaux publics génère en moyenne 10 emplois à temps plein durant une année\*. Ce type de chantiers créerait donc des emplois locaux dans des métiers variés, pour toutes les catégories sociales et en favorisant l'insertion et la qualification des jeunes et des publics éloignés de l'emploi car l'ascenseur social existe dans les TP...

En parallèle, les chantiers stimulent l'activité locale, les commerces et les fournisseurs des entreprises de TP. Ensuite, grâce au Small Business Act de Toulouse Métropole, les entreprises locales vont pouvoir répondre aux appels d'offres puisque les conditions d'accès à la commande publique leur est désormais facilitée. Ainsi, toutes nos entreprises pourraient prétendre à travailler à la réalisation de cette infrastructure. De plus, nous avons sur le territoire de Midi-Pyrénées des entreprises spécialisées.

Mais les retombées les plus importantes seront à rechercher dans le développement des emplois liés aux activités « transport » de Tisséo et aux entreprises installées sur la zone de desserte.

Par ailleurs, il est important de se souvenir que les difficultés de transport et la durée des trajets se traduisent par l'isolement des populations au sein des zones où les services de proximité, l'activité économique ou l'emploi peuvent manquer.

C'est ce que démontre une analyse faite par le Laboratoire d'économie de Transports, ENTPE de l'Université de Lyon pour l'agglomération lyonnaise: « *les inégalités d'accessibilité à l'emploi diminuent grâce à l'extension des réseaux de transport en commun. Les deux tiers de la baisse des inégalités proviennent de l'amélioration des temps d'accès\**. »

**Protéger l'environnement en choisissant un mode de transport collectif car le métro est faiblement émetteur de CO<sub>2</sub>.**

Le métro est parmi les champions des déplacements faiblement émetteurs de CO<sub>2</sub> et de carbone.

Notre Fédération s'est engagée, en 2011, avec la DREAL en signant une charte à favoriser les initiatives en faveur du développement durable sur les chantiers, dans le cadre de la responsabilité sociétale et environnementale des entreprises. Nous mettons aussi à la disposition des entreprises un outil méthodologique d'évaluation de la production de gaz à effet de serre (GES) des activités de travaux publics: OMEGA TP qui permet l'évolution vers une maîtrise renforcée des émissions de GES des entreprises. Un logiciel SEVE, système d'évaluation des variantes environnementales, est mis à la disposition des maîtres d'ouvrage par les



FNTF

entreprises de travaux publics. Il permet de comparer les solutions et variantes proposées sur la base d'indicateurs environnementaux (énergie, GES et matériaux). Enfin, une signalétique de chantier portant sur l'environnement et la biodiversité est désormais mise en place (voies ferrées notamment). Elle permet de signaler les secteurs les plus fragiles lors de la réalisation des travaux.



Traversée station Empalot



Traversée station Palais de Justice

\* « Le territoire des hommes » Jean POULIT 2005 Bourin éditeur.

## CONCLUSION

Aujourd'hui, les professionnels que nous sommes, spécialistes en particulier des enjeux de la mobilité, s'engagent et soutiennent la 3<sup>ème</sup> ligne de métro. C'est pourquoi, la F RTP Midi-Pyrénées a souhaité exprimer sa volonté de voir le territoire métropolitain s'épanouir, prendre toute sa place et accroître son rayonnement.

La décision de réaliser la 3<sup>ème</sup> ligne de métro doit dépasser les clivages concernant son tracé et faire prévaloir l'intérêt général et de se projeter à 10 ans en prenant en compte l'essor démographique annoncé.

La fédération appelle donc de ses vœux la réalisation de cette 3<sup>ème</sup> ligne de métro pour une croissance respectueuse de l'environnement, l'emploi et donner sa chance à la Métropole Toulousaine de se développer à la hauteur de ses ambitions et de ses atouts; y renoncer serait rédhibitoire pour l'avenir du territoire. Elle souhaite que le tracé soit optimum pour donner son plein effet à cette infrastructure et accroître le bénéfice socio-économique attendu pour la métropole et en respectant le bien-être de ses habitants. Ces choix doivent être dictés par les exigences d'aménagement durable de nos territoires.

**« Investir aujourd'hui dans les infrastructures de transport permet d'anticiper le dynamisme de nos territoires, demain. »**

*Slogan de la F RTP MP.*

Thierry LE FRIANT

*Président de la Fédération Régionale des Travaux Publics de Midi-Pyrénées*

**cndp**

Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC 3<sup>ème</sup> ligne de métro

10 place Occitane - 31 000 - Toulouse T. 05 67 77 80 21

m3t@debatpublic.fr metroligne3toulouse.debatpublic.fr