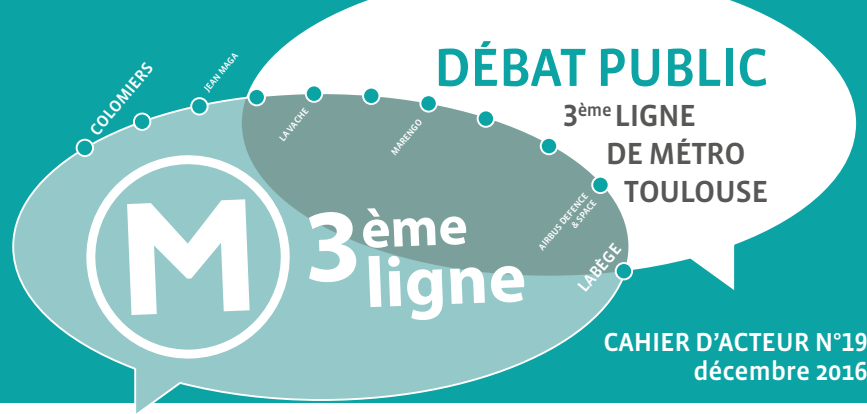


DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR ATR

Le passage de la 3^{ème} ligne de métro par l'aéroport Toulouse-Blagnac, condition du développement économique et structurel de Toulouse-Métropole.



Fondé en 1981, ATR est un constructeur d'avions turbopropulsés, devenu le leader mondial sur le marché des avions régionaux jusqu'à 90 places. ATR représente 1300 emplois directs sur le territoire de la métropole toulousaine et autant d'emplois indirects au cœur de la région Occitanie. ATR est implanté sur trois sites de l'agglomération toulousaine, dont deux potentiellement concernés par le tracé de la ligne TAE : Saint-Martin et Blagnac, où se situe son siège qui regroupe 800 salariés.

ATR ne peut que saluer le projet de construction d'une 3^{ème} ligne de métro, indispensable à la résolution des problèmes de transports dans l'agglomération.

ATR soutient le passage par Blagnac et l'aéroport qui permettra une connexion directe entre l'aéroport Toulouse-Blagnac et la gare Matabiau (aux fréquentations en constante augmentation), et les principaux bassins d'emplois.

Pour ATR, le passage de la ligne TAE à Blagnac est indispensable pour le désenclavement de la zone d'activité aéroportuaire et pour la cohérence du tracé de la 3^{ème} ligne de métro, qui pourrait ainsi relier efficacement les principaux pôles de transports multimodaux.

ATR Corporate Secretary

ATR soutient le projet de construction de la ligne TAE, un projet ambitieux et nécessaire pour accompagner la croissance de la métropole de Toulouse et résoudre au moins en partie certains problèmes structurels du réseau de transport de l'agglomération.

Un des objectifs de la 3^e ligne de métro est de relier les principaux pôles économiques de la métropole : Montaudran et Labège au Sud-Est, le centre-ville toulousain avec une connexion avec la future gare TGV, et le Nord-Ouest où se situent les sites industriels de Saint-Martin et Colomiers.

ATR, tout en accueillant de façon très positive le passage de la ligne TAE par ces différents centres économiques stratégiques pour la métropole de Toulouse, estime qu'il est possible d'augmenter l'impact vertueux de la 3^e ligne de métro grâce à un passage par la zone d'activité de Blagnac. Une connexion avec l'aéroport de Toulouse-Blagnac, porte d'entrée de la métropole à l'international, permet une optimisation de la contribution de la ligne TAE au développement de l'agglomération toulousaine.

LE PASSAGE DE LA LIGNE TAE PAR L'AÉROPORT ET BLAGNAC PERMETTRAIT DE RÉPONDRE À TROIS ENJEUX MAJEURS

- Il est nécessaire de désengorger le réseau routier toulousain (particulièrement dans l'Ouest et Nord-Ouest, très congestionnés);
- La connexion d'infrastructures de transport multimodales (aéroport, gare TGV) et des pôles économiques de la métropole contribuerait grandement à positionner Toulouse sur la scène européenne.
- Le passage de la ligne TAE par Blagnac désenclavera le bassin d'emploi de la plateforme aéronautique et aéroportuaire et favorisera son développement économique;

UN PROJET STRUCTURANT ESSENTIEL POUR TOULOUSE MÉTROPOLE

La ligne TAE indispensable face à la croissance démographique

Toulouse est la première métropole française par son évolution démographique et la croissance de l'emploi. Elle compte aujourd'hui 1,2 million d'habitants et a accueilli 200 000 nouveaux habitants en 10 ans, avec sur les 20 dernières années la création de 150 000 emplois. L'agglomération enregistre une croissance démographique de 15 000 habitants supplémentaires par an accompagnée d'une augmentation de 7 000 nouveaux emplois par an.

De plus, 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires sont prévus dans les dix ans à venir, soit l'équivalent de ce que le réseau de transports urbains assure actuellement. Or en 2016, les transports en commun ne forment que 13 % des déplacements. <http://www.lesechos.fr/pme-regions/> L'accroissement de l'offre de transports en communs, efficaces et attractifs pour les habitants de l'agglomération, est inévitable. La construction de la ligne TAE répond en partie à cette problématique.

La forte saturation des axes routiers, un frein au développement

Il existe aujourd'hui une forte congestion du trafic routier sur la zone aéroportuaire. Les plus de 70 000 salariés du bassin d'emploi subissent ces difficultés. S'ajoutent aux déplacements des salariés sur la zone ceux des passagers de l'aéroport et des habitants des communes voisines.

Aujourd'hui, seul 8 % des déplacements entre le domicile et le lieu de travail sont réalisés en transport en commun, contre une moyenne de 28 % au niveau national en 2014, ce qui témoigne d'une offre de transports publics actuelle insuffisante.

En 2013, un automobiliste toulousain dont le trajet domicile bureau est de 30 minutes en situation fluide perdait 39 minutes par jour s'il faisait cet aller-retour aux heures de pointe. En 2015 à Toulouse, chaque conducteur a perdu près de 35 heures dans les bouchons

De plus, de nombreux événements professionnels sont organisés à Toulouse : 400 000 congressistes ont été reçus en 2014 (provenant principalement des secteurs aéronau-

tique, spatial, et santé).

Ce chiffre augmentera avec l'arrivée du nouveau parc des expositions -proche de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac (ATB) en 2020 (850 000 visiteurs attendus par an).

Source: Toulouse métropole des réussites

UN PASSAGE PAR L'AÉROPORT ET BLAGNAC INDISPENSABLE POUR LE RAYONNEMENT DE TOULOUSE MÉTROPOLE ET LA COHÉRENCE DE SES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Propulser Toulouse comme métropole de dimension européenne

La gare Matabiau, au cœur du projet Toulouse Euro Sud-Ouest, accueillera 120 000 voyageurs/jour en 2024 avec l'arrivée de la LGV, année où l'aéroport s'attend à une fréquentation de 12 millions de passagers (contre un peu plus de 8 actuellement). Bordeaux sera accessible à 1h en train et Paris à 3h, il est donc essentiel de connecter rapidement la gare et l'aéroport pour une liaison multimodale. Cela faciliterait aussi les trajets et voyages des habitants de la région Occitanie, pouvant se rendre facilement à l'aéroport après avoir rejoint Toulouse en train.

Cette configuration de connexion rapide et directe en transport public entre l'aéroport et le centre-ville a depuis longtemps été éprouvée dans d'autres métropoles. En effet, Cleveland a assuré la desserte de son aéroport par métro en... 1968. C'est également le cas en Europe depuis 1977 et la desserte du London Heathrow Airport par la Piccadilly Line. Depuis, de nombreuses capitales économiques européennes ont relié leur aéroport à leur cœur de ville avec des métros ou trains (Paris, Amsterdam, Barcelone, Genève, Hambourg, Birmingham, Viennes, Copenhague, Bruxelles, Milan, etc.). Le passage de la ligne TAE par l'aéroport offre la possibilité pour Toulouse se positionner au niveau de ces métropoles européennes.

Un trajet optimisé

Le trajet Aéroport-Gare prend aujourd'hui 40 minutes en heure creuse avec le T2 (soumis aux aléas de la circulation) et le métro ligne A, impliquant donc une rupture de charge potentiellement dissuasive pour les voyageurs.

Ce trajet est de 25 minutes avec la navette aéroport en heure creuse, et atteint entre 35 et 40 minutes à l'heure de pointe. La navette est par ailleurs fortement impactée par les bouchons en heure de pointe et offre une fréquence de passage faible (toutes les 20 minutes au maximum). Ce trajet sera de 15 minutes avec la desserte de l'ATB par la troisième ligne de métro, sans rupture de charge.

POUR UNE POLITIQUE DE TRANSPORT AMBITIEUSE

Le passage de la ligne TAE par Blagnac s'inscrit en complémentarité avec l'offre de transports publics existante (ligne métro A et B, tramway T1 T2) et les autres projets de maillage de l'agglomération: doublement de la longueur des rames de la ligne A d'ici à 2020, installation d'un téléphérique et connexion de la ligne B avec la future ligne TAE pour amorcer une couronne Sud de transports, mise en place de dix lignes d'autobus à haute fréquence, etc. La 3e ligne de métro constituera la colonne vertébrale du développement du réseau structurant.

La desserte de l'aéroport enverra un signal fort quant à l'ambition de la politique de transport de la ville. La ligne TAE maximisera ainsi le maillage géographique en termes de transports publics et jouera un rôle de support de développement urbain qui impactera le renouvellement de 450 hectares sur trente ans.

POUR LE DÉSENCLAVEMENT DE LA ZONE D'ACTIVITÉ AÉRONAUTIQUE ET AÉROPORTUAIRE

L'importance de l'industrie aéronautique à Toulouse

L'appellation Toulouse Aerospace Express rappelle l'objectif de relier le cœur de ville de Toulouse avec les différents pôles économiques majeurs de l'agglomération.

Parmi ces pôles économiques, la filière aéronautique fait figure de véritable poumon économique de Toulouse, et est constituée de 600 entreprises qui représentent 85 000 emplois. En 2014, dans l'agglomération toulousaine, un sa-

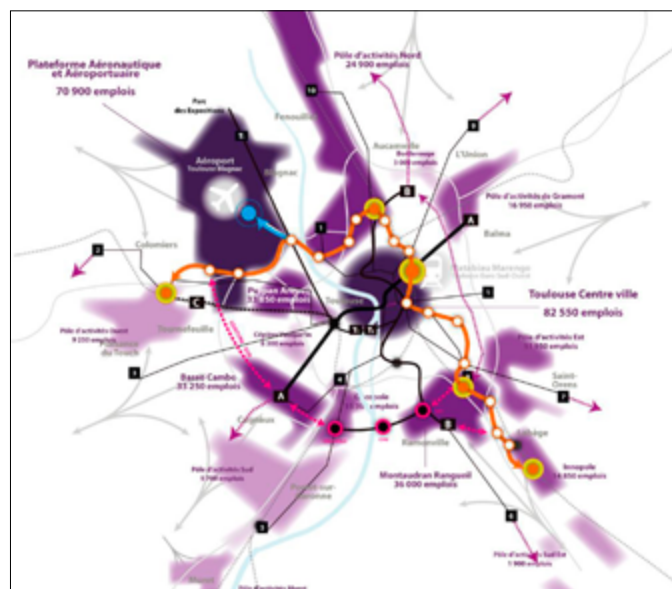
larié du privé sur cinq travaillait dans le secteur aéronautique. Cette force de la filière aéronautique sur la plateforme toulousaine se répercute également dans la région, qui présente un total de 1 000 entreprises regroupant 100 000 emplois. <http://www.lesechos.fr/01/08/2014/>

Il fait donc sens que les sites de Saint Martin et Colomiers soient desservis, Saint-Martin étant situé sur une zone de forte activité industrielle (plus de 15 000 emplois Airbus/ATR, plus de 20 000 en comptant les sous-traitants) et Colomiers devant être connecté pour donner une dimension métropolitaine à la troisième ligne de métro (plus de 9 000 emplois sur le pôle d'activité Ouest).

Un poumon économique régional isolé à connecter

En revanche, l'absence de connexion entre les plateformes aéronautiques et aéroportuaires de Blagnac, comme envisagé par la SMTC-Tisséo, semble entrer en contradiction avec l'objectif initial de la ligne TAE. En effet, c'est une zone d'activité qui comprend 71 000 emplois (la deuxième plus importante après le centre-ville de Toulouse) qui se retrouverait délaissée par la future 3^{ème} ligne de métro. Le territoire de la commune de Blagnac compte à lui seul 40 000 emplois pour 22 000 habitants.

Projet actuel superposé aux principaux bassins d'emplois. Celui de Blagnac, le plus important après



le centre-ville, ne serait pas desservi directement.

Extrait dossier maître d'ouvrage : réseau structurant, zones d'emplois en 2025 - Chiffres emplois 2016

De plus, un passage de la ligne TAE par Blagnac faciliterait les déplacements des salariés entre les différentes entreprises. Les seuls déplacements entre les sites aéronautiques de Blagnac et de Saint-Martin, représentent plus de 1500 personnes par semaine. Enfin, la construction et vente d'avions étant une activité internationale par essence, ce sont 125 000 voyageurs par an qui se déplacent entre l'ATB et les sites aéronautiques de Blagnac et Saint-Martin. Une connexion rapide et directe entre l'aéroport, les centres aéronautiques de Blagnac, et les plateformes industrielles de Saint-Martin et Colomiers, constituerait ainsi un atout considérable pour connecter ces zones d'activités, proches mais mal desservies.

ATR DEMANDE UNE DESSERTE DE BLAGNAC

Une connexion logique avec les zones d'activités du Sud-Est toulousain

Concernant l'extrémité Sud de la ligne TAE, ATR salue le bien-fondé de la desserte de Montaudran et Labège où se situent notamment à Montaudran Airbus DS (3 000 salariés) et l'Aerospace Campus en cours de construction (36 000 emplois sur Montaudran Rangueil, 12 000 sur le pôle d'activité Est), et Labège Innopole (700 entreprises, 15 000 emplois dont le nouveau site de Thalès employant 600 personnes). Ces zones d'emplois nécessitent une connexion rapide avec l'aéroport permettant d'éviter le recours au transport automobile sur les périphériques et l'échangeur du Palays qui sont souvent engorgés.

La desserte de Blagnac et l'ATB

ATR supporte le passage de la ligne TAE passant par l'aéroport et le bassin d'emploi aéronautique pour capter les salariés de la zone industrielle en complément des autres bassins économiques de la métropole. ATR préconise une desserte de l'aéroport, à proximité immédiate de centres névralgiques de l'industrie aéronautique mondiale. L'aéroport de Toulouse-Blagnac s'engage à financer et aménager la station « Aéroport », ce qui augmente la pertinence d'une connexion directe.

Un passage du métro TAE par Blagnac est crucial pour les habitants et salariés de la zone : sur la zone d'activités de Blagnac, à proximité de l'aéroport (où travaillent plus de 5 000 personnes), se situent de nombreuses sociétés (Rockwell Collins, Air France, France Telecom, siège régional de Safran avec 1 300 salariés, etc.) et les sièges mondiaux d'Airbus (8 000 personnes) et d'ATR (900 personnes). Le passage du métro à l'aéroport et Blagnac offrira un mode de déplacement public à l'ensemble des salariés de la zone.

Une desserte directe de l'aéroport depuis la gare TGV renforcera la cohérence de la 3^{ème} ligne de métro. Cela optimisera avec ambition le maillage du réseau de transport toulousain : la ligne de Tramway T2 dont le terminus est l'aéroport, dessert une partie totalement différente de la ville par rapport à la 3^{ème} ligne de métro. La ligne TAE pourra également s'appuyer en complémentarité sur une forte fréquentation des salariés, des passagers de l'aéroport, et des habitants de Toulouse dans leurs activités quotidiennes.

cndp

Commission nationale
du débat public

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro
10 place Occitanie - 31000 - Toulouse T. 05 67 77 80 21
m3t@debatpublic.fr metroligne3toulouse.debatpublic.fr