

DÉBAT PUBLIC

3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR

AIRBUS DEFENCE AND SPACE



ÉDITO

En tant qu'employeur majeur du sud-est Toulousain, notre entreprise est directement impactée par le projet de 3^{ème} ligne de métro qui vient d'entrer en phase de concertation.

Nous sommes conscients des enjeux du développement des transports en commun au sein de la Métropole Toulousaine. La réunion de présentation / débat organisée au sein même de notre entreprise par la Commission Nationale du Débat Public a suscité un vif intérêt, preuve s'il en est besoin de l'attrait du projet pour nos salariés. Cette réunion a permis des échanges fructueux entre le maître d'œuvre du projet et les salariés.

Notre société ne pouvait rester simple spectateur de ce débat. Nous avons donc décidé de nous saisir aussi de ce projet de nouvelle ligne. Comme tout projet public, sa réalisation doit être conditionnée à l'intérêt général et non à l'intérêt particulier. L'objectif de ce cahier est donc d'analyser l'intérêt du projet au-delà de notre entreprise pour tout le secteur sud-est. À quels enjeux économiques cette ligne répond, comment elle est une solution intéressante aux problématiques de transport rencontrées sur le secteur, comment elle offre une qualité de vie meilleure aux salariés, comment elle réduit l'empreinte énergétique induite par les déplacements des salariés sur la zone... voici quelques-unes des questions auxquelles ce cahier apporte des éléments de réponse.

Iñaky GARCIA-BROTONS

Directeur du site Airbus Defence and Space de Toulouse

Airbus Defence and Space est une filiale du groupe Airbus, dont le large éventail de produits et services en fait l'un des principaux acteurs mondiaux des secteurs de la défense et du spatial.

Airbus Defence and Space est numéro un européen et numéro deux mondial de l'industrie spatiale. Son chiffre d'affaires annuel est d'environ 14 milliards d'euros avec un effectif de quelque 40 000 employés issus de 86 nationalités différentes.

Son site principal est établi sur Toulouse: plus de 140 satellites y ont été conçus et réalisés, notamment pour les programmes scientifiques, d'observation de la Terre pour la France et à l'export et de télécommunications pour les plus grands opérateurs de télécom mondiaux. Le site est en pointe sur les logiciels bord, les centres de mission, les instruments optiques, les électroniques de précision. De nouvelles technologies y sont développées (propulsion électrique, structures en carbone de Silicium). La future constellation OneWeb y est conçue et développée. Enfin, les services liés à l'imagerie, la localisation et les communications spatiales présentent un très fort potentiel de croissance. Le site emploie plus de 5000 personnes hautement qualifiées (85 % d'ingénieurs et cadres) sur un campus de plus de 38 hectares (20 bâtiments représentant 120 000 m²), avec une croissance d'environ 200 collaborateurs par an.



PLEIADES © Cnes 2016, Distribution Airbus DS

UNE ZONE EN FORT DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE...

Le sud-est de Toulouse est un secteur économique tourné vers la haute technologie et représente l'un des bassins d'emplois majeurs de la Métropole Toulousaine.

Le site principal d'Airbus Defence and Space, au Palays, s'est développé de manière constante. Au fil des années, la population y est passée de 400 salariés en 1980 à plus de 3 500 aujourd'hui. En comptabilisant les 3 sites du périmètre d'Airbus Defence And Space (Palays, Astrolabe, Zone du canal), les sous-traitants et visiteurs, ce sont donc près de 6 000 personnes qui se rendent quotidiennement sur leur lieu de travail, à proximité directe du projet de 3^{ème} ligne de métro TAE.

Mais la zone du sud-est Toulousain ne se limite pas à Airbus Defence and Space. D'autres entreprises ou entités y sont implantées et sont aussi d'importants bassins d'emploi ou d'activités. On peut citer le CNES, l'ISAE, l'IAS, la future zone d'activité de Montaudran (IRT, Aerospace Valley...).

En plus d'une croissance importante et continue, la zone présente la particularité d'une situation complexe en termes de possibilités de dessertes routières. Elle est en effet proche :

- d'un nœud autoroutier important (échangeur du Palays)
- de l'Hers
- du canal du midi

... MAIS UNE OFFRE DE TRANSPORTS INSUFFISANTE

La situation routière de la zone est donc extrêmement difficile, et l'évolution des infrastructures de transport n'a absolument pas suivi la croissance du nombre d'emplois. Les infrastructures routières sont régulièrement saturées, qu'il s'agisse des deux branches du périphérique, des « fameux » ronds-points du Palays ou même de la voirie de desserte locale.

Cette situation est aujourd'hui un réel problème :

- perte de compétitivité pour l'entreprise en raison du retard des salariés (déplacements professionnels, visites de personnes extérieures)
- source de stress pour les salariés qui passent de plus en plus de temps pour leurs trajets domicile / travail
- perte d'attractivité pour toute la zone économique, pour des entreprises ou pour de futurs salariés.

UNE SITUATION EN CONSTANTE DÉGRADATION

Chaque année, un sondage est effectué auprès des salariés du site. Il fait apparaître un taux d'utilisation de la voiture individuelle de 75 %, et un taux d'utilisation des transports en commun (bus, métro, train) inférieur à 8 %. On le voit donc, malgré une situation routière très dégradée, le taux d'utilisation des transports en commun reste marginal. C'est bien le constat d'une offre qui est aujourd'hui inadaptée aux besoins.

Cette situation est d'autant plus critique qu'un tiers des utilisateurs de la voiture individuelle considèrent que les conditions de circulation se sont dégradées au cours de l'année, avec un temps supplémentaire d'environ 8 minutes matin et soir. Les changements de trajets effectués pour éviter les bouchons sont estimés à 550 000 km par an pour nos salariés. Là encore, les impacts aussi bien économiques que sur l'environnement (émissions de CO₂...) sont importants.

Il est donc évident que les besoins en transports en commun sur la zone sont prégnants, puisque la majorité des personnes utilisant un véhicule personnel subissent des conditions de circulation en constante dégradation.

Toutefois, la part des TC reste faible, avec trois raisons principales mises en avant par les salariés de la zone :

- un temps de trajet trop long en transports en commun
- l'absence de ligne correspondant au trajet domicile travail
- des horaires / fréquences inadaptées



UNE LIGNE DE MÉTRO CAPACITAIRE ATTENDUE

Il est vrai que malgré la mise en service depuis quelques années de la LMSE (Liaison Multimodale Sud-Est, passant à proximité immédiate du site) et une relative proximité de la ligne B du métro, la zone est très mal desservie en transports en commun.

La présence d'une ligne de métro desservant directement le site augmenterait significativement la proportion de salariés utilisant des transports en commun pour les raisons suivantes :

- Bien entendu, pour tous les salariés habitant à proximité directe d'une station de la future ligne TAE, l'intérêt est évident.
- Pour les salariés habitant à proximité d'une station des lignes de métro existantes A ou B, là aussi l'intérêt est assez évident puisque les changements de ligne de métro sont rapides, avec une fréquence élevée aux heures de pointe (avec l'avantage supplémentaire du doublement de la ligne A).

- Pour les salariés non desservis directement par une station de métro, mais soit à proximité d'une ligne de bus, soit à proximité d'un parking relais, le basculement vers les transports en commun ne se fait pas aujourd'hui en raison de la rupture de charge liée au dernier tronçon en bus. La possibilité de réaliser tout le restant du trajet en métro permettra un gain en temps et en confort qui devrait convaincre un grand nombre de salariés.

Commune de résidence	Pourcentage de salariés
Toulouse	33,11 %
Saint-Orens	4,60 %
Escalquens	3,53 %
Castanet Tolosan	3,02 %
Ramonville Saint-Agne	2,75 %
Balma	2,71 %
Quint Fonsegrives	1,77 %
Saint Foy d'Aigrefeuille	1,41 %
Auzielle	1,41 %
Drémil Lafage	1,26 %
Autres communes	44,43 %

Le choix du métro comme mode de transport en commun apparaît opportun. En effet la situation particulière de la zone rend difficile une desserte par des modes de transports en commun utilisant des voiries de type routier existantes ou à créer. De plus le volume de voyageurs transportés nécessite une offre de forte capacité.

POUR UNE MEILLEURE ATTRACTIVITÉ DE LA ZONE

Toulouse est une Métropole d'envergure internationale, reconnue pour ses pôles d'excellence dans le domaine de l'aéronautique et du spatial. La desserte par un moyen de transport rapide, moderne et efficace de la zone du Palays, qui concentre la majeure partie du pôle spatial Toulousain, ne peut que renforcer l'attractivité du site et le rayonnement international de la Métropole Toulousaine. Le maintien de la situation actuelle pourrait au contraire freiner le développement économique d'une zone très dynamique.

En termes d'attractivité sur l'emploi, les jeunes ingénieurs et cadres portent une attention particulière aux différents modes de transports possibles pour se rendre sur leur lieu de travail ainsi qu'aux temps induits pour leurs déplacements. À l'heure de la qualité de vie au travail, il s'agit d'éléments qu'une métropole qui se veut attractive ne peut ignorer.

UNE LIGNE EN LIEN AVEC L'AÉROPORT

Quotidiennement, 250 salariés de l'entreprise effectuent des voyages en avion. Il peut s'agir de salariés partant en déplacement professionnel ou au contraire de visiteurs se rendant sur notre site. Ce flux représente annuellement plus de 100000 déplacements entre Airbus et l'aéroport.

Ici encore, on ne peut que souligner l'intérêt d'une ligne de métro permettant d'assurer cette liaison de manière directe et rapide. L'assurance d'un temps de trajet constant et sans aléa est donc aussi un argument majeur en faveur d'une desserte en métro.

CONCLUSION

Nous venons de le voir, la zone du sud-est de la Métropole Toulousaine a un profil tout particulier. Elle est caractérisée par un développement économique important et constant depuis plus de 30 ans, dans les domaines de la recherche, de la haute technologie et du spatial. La desserte du site n'a pas du tout suivi ce développement, ce qui a abouti aujourd'hui à une congestion très importante. Cette congestion pose des problèmes de compétitivité aux entreprises du secteur, et pénalise les salariés dans leurs déplacements quotidiens.

Le projet de 3^{ème} ligne de métro Toulouse Aérospace Express est donc accueilli très favorablement par Airbus Defence And Space, entreprise majeure de la zone.

Cette ligne devrait offrir enfin une desserte efficace de la zone. Le métro dispose en effet d'avantages importants, tout particulièrement utiles pour le secteur :

- fréquences de passage pouvant être adaptées en temps réel à la fréquentation, avec des fréquences possibles très importantes en heures de pointe
- capacité permettant d'absorber un flux de passagers important
- indépendance vis-à-vis des flux de transport existants

Le sud-est Toulousain retrouvera ainsi une attractivité en accord avec son dynamisme et le haut niveau de technicité des ingénieurs, techniciens, chercheurs et employés qui y travaillent quotidiennement.

cndp

Commission nationale
du débat public

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