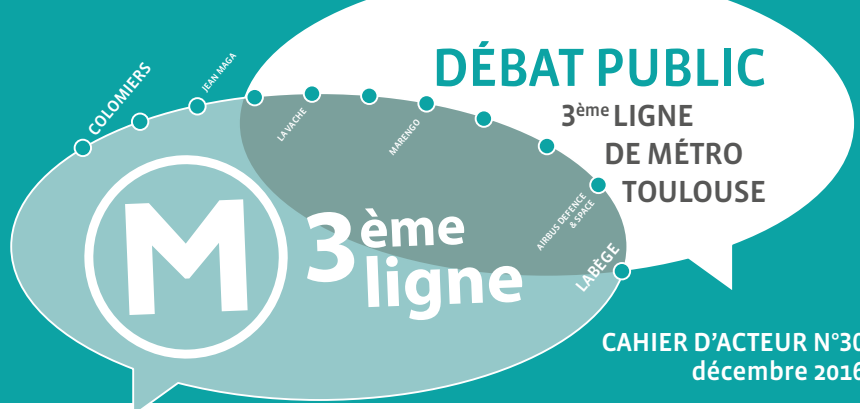


DÉBAT PUBLIC

3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



BLAGNAC

ville vitalité

ÉDITO

M. Bernard Keller
Maire de Blagnac
Vice-Président de Toulouse
Métropole
Conseiller Régional

La zone d'emploi de Toulouse concentre près des deux tiers des emplois de la filière aéronautique et spatiale de la région⁽¹⁾. À Blagnac, depuis plus de quinze ans, cette activité économique se traduit par une création d'emplois au rythme moyen de 1700 emplois nouveaux par an. L'activité de la supply chain continue de s'accroître du fait des cadences de plus en plus soutenues des avionneurs et notamment des carnets de commandes d'Airbus et d'ATR. Cette vitalité crée une dynamique positive pour les entreprises, les services et les commerces de notre ville qui, en 2016, totalise 40 000 emplois et 25 000 habitants⁽²⁾.

Les installations récentes du siège mondial d'Airbus, de son centre de formation, la Leadership Academy, ainsi que du groupe Safran et d'Akka Technologies

à suivre en page 2

CAHIER D'ACTEUR BLAGNAC

La desserte directe de l'aéroport et le désenclavement du pôle aéronautique pour un projet global de territoire

Le Projet Mobilités « 2020-2025-2030 » de SMTC-Tisséo porte l'ambition de la 3^{ème} ligne de métro de la grande agglomération toulousaine, « Toulouse Aerospace Express ». Avec une prévision d'exploitation de 200 000 usagers par jour⁽³⁾, cette ligne est appelée à devenir un levier indispensable pour absorber les 500 000 déplacements supplémentaires⁽³⁾ attendus à l'horizon 2025 sur l'ensemble de l'agglomération, dont les infrastructures transports sont déjà en voie de saturation avec 3,8 millions de déplacements/jour, tous modes confondus⁽³⁾.

Réduire ainsi l'usage de la voiture lié à l'évolution démographique et au développement urbain de l'agglomération, est une nécessité absolue qui doit concourir au maintien de la vitalité économique de nos territoires. Pour ces raisons, la ville de Blagnac approuve la pertinence d'une ligne de métro reliant la gare de Labège à celle de Colomiers en passant par la gare Matabiau et sa future connexion à la LGV.

La ville de Blagnac estime que l'accessibilité durable de l'aéroport et celle du pôle aéronautique sont aujourd'hui nécessaires et impliquent l'organisation d'une liaison performante sans rupture de charge.

La desserte directe de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, 4^{ème} aéroport après Paris, par la 3^{ème} ligne de métro ne saurait être envisagée comme une option ou une variante au tracé officiel de la ligne TAE. Elle en est un principe incontournable unissant l'avion et le train pour un projet de territoire global et cohérent à l'horizon des prochaines décennies.

(1) : Source INSEE 2015

(2) : Source Ville de Blagnac 2016

(3) : Source SMTC Tisséo 2016

suite de la page 1

accélèrent le mouvement autour de la plate-forme aéroportuaire qui compte à elle seule plus de 15 000 emplois⁽²⁾ à proximité immédiate des halls d'assemblage, des pistes d'envol de l'aéroport et de la chaîne des sous-traitants. C'est un formidable bassin d'emplois dont il faut préserver et accompagner le développement et qui profite à toute l'économie régionale.

Le projet de 3^{ème} ligne du métro reliant le pôle d'emploi du Nord-Ouest toulousain à celui du Sud-Est en passant par la Gare est une excellente réponse d'accompagnement. Mais à condition de desservir l'aéroport sans rupture de charge. L'aéroport Toulouse-Blagnac en connexion directe avec Matabiau et la future LGV est une évidente nécessité pour les futures décennies et l'avenir du territoire métropolitain.

**Nous voulons
le métro
à l'aéroport de
Toulouse/Blagnac**



1. UN PROJET GLOBAL DE TERRITOIRE

Le projet TAE doit s'inscrire dans une logique métropolitaine d'aménagement du territoire répondant à trois objectifs majeurs :

Relier efficacement les grands sites économiques de la métropole

L'enjeu de la 3^{ème} ligne est de relier les grands pôles économiques depuis les sites d'Airbus Colomiers, Saint-Martin du Touch, Blagnac et Montaudran jusqu'à Labège Innopole en passant par le futur quartier d'affaires Toulouse Euro Sud-Ouest autour de Matabiau.

Décongestionner et favoriser le développement du pôle aéronautique mondial



Les deux principaux donneurs d'ordre constructeurs que sont AIRBUS et ATR ont leur siège mondial à Toulouse-Blagnac.

Depuis mi-2016, les directions d'ex-EADS jusqu'ici basées à Munich et à Suresnes ont été recentrées sur Blagnac au cœur du nouveau siège mondial du groupe, Wings Campus. La ville accueille aussi la nouvelle Leadership Academy de la société qui viendra y former quelque 20 000 cadres et techniciens qu'elle compte à travers le monde.

Les chaînes d'assemblage d'Airbus, A380, A350, A330, ainsi que la chaîne historique A320 sont installées sur les sites voisins de l'aéroport ancrant cette configuration des sites aéronautiques de manière pérenne sur le territoire métropolitain.

Desservir un bassin d'emploi de 92 000 actifs⁽⁴⁾

Favoriser la mobilité durable des 92 000 salariés⁽⁴⁾ de ce bassin d'emploi par le développement des transports en commun est aujourd'hui une nécessité autant économique et qu'écologique.

Voulue comme la ligne de l'économie et de l'emploi, la future TAE doit proposer une alternative performante pour desservir l'ensemble du pôle aéronautique et du secteur aéroportuaire. Sa pertinence repose sur la desserte directe et sans rupture de charge de l'aéroport, incontestable outil de développement économique, dont la situation géographique au cœur du pôle aéronautique, renforce la forte attractivité du territoire métropolitain.

(4) : Source AUAT Toulouse Métropole 2016

2. UN TRACÉ INCLUANT LA DESSERTE DIRECTE ET DURABLE DE L'AÉROPORT

Porte d'entrée de la région, l'aéroport de Toulouse-Blagnac est un acteur de premier plan du développement économique en Occitanie. Une liaison directe connectée au rail assurant un trafic intermodal par des infrastructures adaptées apportera une dimension européenne à la métropole toulousaine.

C'est pourquoi la Ville de Blagnac soutient le tracé alternatif proposé par l'aéroport de Toulouse-Blagnac intégrant une desserte directe et non un tronçon dédié.

Alternative à la voiture, cette desserte devrait également permettre de fluidifier le trafic automobile aux abords de la zone aéroportuaire et favoriser un développement harmonieux du premier pôle économique de l'agglomération tout en luttant contre la saturation permanente des rocade.

Organiser une intermodalité attractive

À l'horizon 2025, les infrastructures de transports métropolitaines doivent pouvoir satisfaire les déplacements de 12 millions de passagers aériens⁽³⁾ et de 18 millions de voyageurs à la gare Matabiau⁽³⁾. Le choix du métro s'impose. La longueur de la ligne, soit 28 km, rend inopérant tout autre mode de transport tant en terme d'exploitation que de cadencement des rames. Avantages de ce choix :

- Une fréquence de passage des rames plus importante
- Une liaison directe de 20 minutes entre Matabiau, la grande vitesse et l'aéroport
- Une desserte directe de l'aéroport et de la zone industrielle depuis Labège Innopole et depuis la gare de Colomiers ainsi que depuis la totalité des stations de la ligne
- Des pôles d'échanges facilitant l'intermodalité, des éléments de confort, des cheminements agréables, une bonne information, des lieux de rencontre et de convivialité, des services (points-relais, consignes...).

Seule la validation de ce scénario instaurera une intermodalité efficace train-avion tout en desservant trois grands sites économiques : Labège Innopole, le futur quartier d'affaires de Matabiau et la plate-forme d'activités aéronautiques, entre Blagnac, Saint-Martin du Touch, Colomiers et Cornebarrieu, avec ses 92 000 emplois⁽⁴⁾.

La ville de Blagnac demande avec toute la communauté économique de ses 40 000 emplois⁽²⁾, la prise en compte formelle de cette desserte directe dans le projet initial du TAE pour une connexion optimale de l'aéroport de Toulouse-Blagnac et une offre de service réellement attractive pour tous les usagers et salariés qui placeraient l'accès à la gare Matabiau et à la future LGV à seulement 20 minutes de l'aéroport.

Améliorer l'accessibilité du centre-ville et des quartiers blagnacais

La desserte directe de l'aéroport doit fluidifier le trafic automobile aux abords de la zone aéroportuaire et de ses centres d'activités, désencombrant par voie de conséquence l'accessibilité au centre-ville de Blagnac et à ses quartiers périphériques.

Ce serait ainsi permettre pour tous les Blagnacais de meilleures conditions de circulation et un confort de vie et d'environnement renforcé.

Moins d'embouteillages, moins de pollution

La proposition alternative à la voiture est attractive en termes de gain de temps et de coût de déplacement. Cette ligne de métro allant directement à l'aéroport permettra de diminuer les embouteillages quotidiens. Blagnac gagnera en qualité de vie. C'est une solution efficace pour lutter contre la saturation permanente des rocade et contre la pollution.



3. LE CESEL ET LES ENTREPRISES MOBILISÉS AVEC LA VILLE DE BLAGNAC

Le Conseil Economique Social Environnemental Local de Blagnac

« Le CESEL, réuni en assemblée plénière le 5 octobre 2016, considère que la desserte de l'aéroport dans le tracé de la 3^{ème} ligne de métro est une nécessité économique et écologique. La ligne TAE serait ainsi un atout pertinent et considérable pour le développement économique et durable de l'aire toulousaine. Cet avis a été adopté à l'unanimité des membres moins deux abstentions et après consultation des six conseils de quartiers qui se sont également prononcés unanimement en faveur de la desserte de l'aéroport ».

Tom Enders, CEO Airbus Group,

« Avec une station à proximité de l'entrée du site de Saint-Martin, une autre à proximité de la chaîne A 350, je partage avec vous la conviction du besoin de disposer d'une station à l'aéroport pour une plus grande fluidité entre les deux côtés des pistes et une intermodalité directe avec le rail et la gare Matabiau. »

Fabrice Brégier, Président et CEO Airbus

« Le projet de la ligne 3 de métro s'inscrit pleinement dans l'objectif de rendre de la compétitivité à nos installations en résorbant la congestion de la zone aéroportuaire par la réduction de l'utilisation de l'automobile ».

Philippe Bardet, Président de Rockwell Collins France

« Ce projet est primordial pour le développement de l'agglomération, que ce soit pour contribuer à la croissance de nos secteurs d'activités, qu'ils soient publics ou privés, engagés dans l'industrie, les services, l'éducation ou la recherche ou par sa contribution à l'amélioration des conditions de vie de tous et ses impacts positifs sur l'environnement »

Bruno Bergöend, Président de l'UIMM Midi-Pyrénées

« Nous soutenons la position de la ville de Blagnac qui considère l'inscription de la desserte directe de l'aéroport Toulouse-Blagnac dans le tracé de la 3^{ème} ligne de métro comme une réelle nécessité économique et écologique. En effet, ce scénario participerait pleinement au désenclavement de la zone aéroportuaire, de la plateforme d'activités aéronautiques et de leurs quelques 90 000 emplois. Egalement, la fluidité du trafic automobile comme la qualité des déplacements quotidiens et les temps de transports de l'ensemble des salariés ne pourraient à terme qu'en être améliorés ».



STUDIO GRAPHIQUE OGHAM

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