

DÉBAT PUBLIC

3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR EUROSUD TRANSPORT



Eurosud Transport

Centre de ressources et d'actions

Association loi 1901 créée en 1991, Eurosud Transport, regroupe des grandes collectivités, des chambres consulaires, des fédérations et des entreprises.

L'association a pour objet de contribuer, dans les régions du Sud-Ouest Européen, au développement de réseaux de communication performants, en particulier ferroviaires, pour les voyageurs et les marchandises, favorisant les échanges et prenant en compte l'aménagement équilibré du territoire, le respect de l'environnement et la dimension européenne.

Comparativement à d'autres projets comme la LGV Bordeaux-Toulouse, lancée dès 1991 mais dont le débat public a eu lieu en 2005, le projet de 3^{ème} ligne de métro Toulouse Aerospace Express (TAE) est apparu très récemment dans le paysage des grands projets de transport de l'aire urbaine toulousaine. Il faut à ce titre, saluer l'efficacité du maître d'ouvrage Tisséo qui a su proposer à la Commission Nationale du Débat Public un dossier suffisamment conséquent pour permettre la consultation du public dans des délais très courts.

Répondre à la croissance démographique et économique de Toulouse

Il faut faire face à une urgence absolue : 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires d'ici 10 ans, ce qui représente l'équivalent de la fréquentation quotidienne du réseau Tisséo en 2015.

Après la mise en service de 2 lignes de métro et d'1 ligne de tramway qui ont permis d'augmenter de façon importante l'utilisation des transports collectifs, Toulouse génère toujours une trop grande utilisation de l'automobile, ce qui produit aujourd'hui une thrombose routière très préoccupante pour sa qualité de vie et sa compétitivité économique. La métropole poursuit sa croissance avec 28 000 emplois nouveaux de 2009 à 2014 et 18 000 nouveaux habitants par an sur l'aire urbaine⁽¹⁾.

Priorité aux pôles d'emploi et à l'intermodalité

Sans prétendre que le projet proposé ne réponde à tous les enjeux, pour la première fois, il a pour priorité la desserte des principaux pôles d'emploi de l'ouest, du nord et du sud-est et intègre l'intermodalité entre le mode ferroviaire et l'aérien qui se sont si longtemps tourné le dos.

Il s'agit d'une toute nouvelle offre de transport, très capacitaire et durable, sans équivalent aujourd'hui. La proposition est de relier ces pôles entre eux et de les connecter au nouveau pôle d'échange multimodal de Matabiau, au nouveau quartier Toulouse EuroSudOuest (TESO) et à l'aéroport de Blagnac.

Pour Eurosud Transport, le projet TAE doit répondre à 2 enjeux majeurs :

- Proposer une offre attractive pour les trajets domicile-travail et professionnels,
- Permettre à Toulouse et à ses territoires connexes de tirer tous les bénéfices de la grande vitesse ferroviaire, prévue à l'horizon 2024.

ENJEU 1 UNE OFFRE ATTRACTIVE POUR LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL ET PROFESSIONNELS

Le projet TAE prend, avec raison, le parti de s'attaquer aux trajets domicile-travail dont 70 %⁽²⁾ s'effectuent en voiture à Toulouse, ce qui est très supérieur à la moyenne nationale. En ciblant les zones d'activité économique du nord-ouest, du nord et du sud-est peu ou pas desservies, elle cible des lieux d'emplois très polarisés, particulièrement adaptés à une desserte en métro.

Un plus pour l'économie

Elle donne de la perspective aux entreprises dont l'efficacité et les projets de développement sont très impactés par la présence ou non de ce type d'équipement. De plus, le versement transport, payé par les entreprises, finance les transports publics.

Un plus pour la qualité de l'air

Ces déplacements ne représentent que 27 %⁽³⁾ de l'ensemble des déplacements de la grande agglomération toulousaine, mais ils représentent 42 %⁽⁴⁾ des kilomètres parcourus et participent de façon importante aux émissions de gaz à effet de serre et aux polluants.

S'ajoute à ces trajets, la mobilité entre pôles industriels. Ces flux existent quotidiennement entre donneurs d'ordre et sous-traitants du secteur aéronautique, notamment. Colomiers, Blagnac, Labège sont des zones qui génèrent des flux professionnels qui s'effectuent uniquement par la route, tout au long de la journée et pas seulement aux heures de pointe.

Le pari de desservir des zones d'emploi comporte le risque d'une plus faible fréquentation en heures creuses mais les nouveaux temps de parcours et les nouvelles proximités engendrées par le métro vont générer de nouvelles offres de services et de nouveaux usages ou permettre des trajets professionnels en cours de journée qui aujourd'hui se font en voiture.

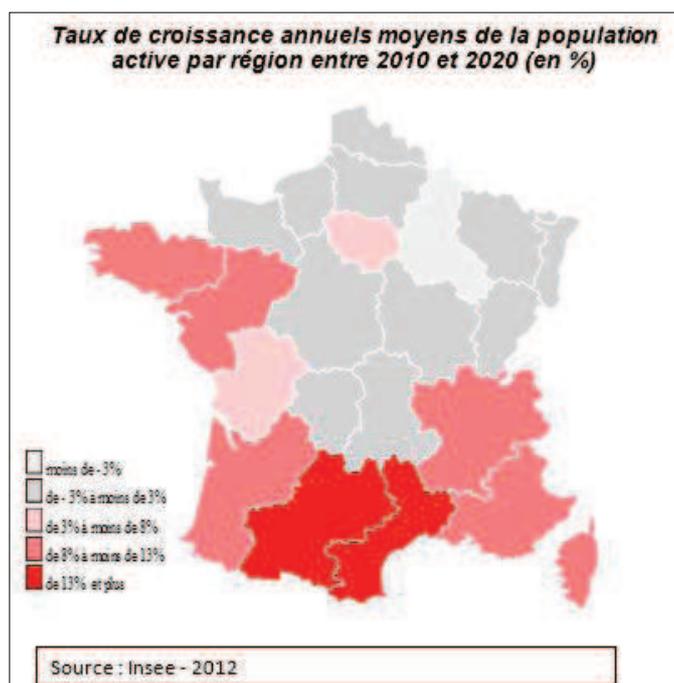
Un plus pour les salariés

Dans sa publication « Perspectives villes » de décembre 2014 consacrée à la mobilité liée au travail, l'AUAT insiste sur « la multiplication de déplacements secondaires en allant travailler ou en revenant » (accompagnement, courses, RDV médicaux, loisirs...) et la « formation de « boucles de déplacements » nombreuses et variées. »

Elle indique également que « si la mobilité générale a globalement baissé entre 2004 et 2013 (de 4,1 à 3,8 déplacements / jour / personne), celle des actifs ayant un emploi est restée stable ».

L'agence liste enfin une longue liste de raisons de s'intéresser à la mobilité liée au travail parmi lesquelles on peut retenir :

- elle génère des coûts individuels et collectifs importants.
- elle est à l'origine des choix résidentiels à travers le lien domicile-travail
- elle déclenche les choix modaux pour les autres déplacements de la journée.
- elle impacte l'attractivité de territoires.
- elle constitue un élément d'acceptabilité des conditions de travail des employés.



Un plus pour l'accessibilité des grands équipements

Ces pôles d'emploi génèrent également une demande de déplacements professionnels de Toulouse vers l'extérieur et vice-versa. Un accès optimum à l'aéroport de Blagnac est indispensable. Il doit faire partie intégrante du tracé, tout comme le futur pôle d'échange de Matabiau.

La LGV vers Bordeaux et Paris en 2024, puis plus tard vers le Pays Basque et la Méditerranée doit également bénéficier aux pôles d'emploi. L'accessibilité du territoire est un point clef pour les choix d'implantation des entreprises et les choix résidentiels des salariés. La durée de vie des projets tels que le métro et les lignes ferroviaires nouvelles (+ de 100 ans) impose une vision de très long terme.

ENJEU 2 PERMETTRE À TOULOUSE ET À SES TERRITOIRES CONNEXES DE TIRER TOUS LES BÉNÉFICES DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

TAE doit également compléter la desserte du futur pôle d'échange multimodal de Matabiau, (18 millions de voyageurs par an en 2024). Le choix d'une gare centre à Matabiau pour accueillir la grande vitesse en 2024 a généré des besoins nouveaux d'accessibilité en transport collectif, la circulation routière devant être maintenue à un niveau raisonnable aux abords de la gare, déjà très congestionnés.

Accessibilité améliorée de Matabiau et TESO

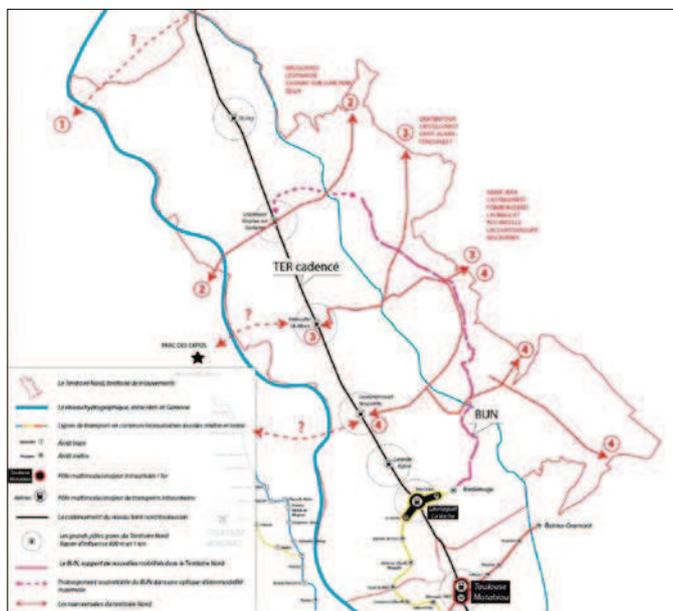
Le choix de la gare centre a également impulsé le projet urbain Toulouse EuroSudOuest (TESO) qui prévoit 300 000 m² de bureaux et tertiaire, 50 000 m² de commerces et 2 000 logements⁽⁵⁾.

Ce vaste projet va créer un nouveau bassin de vie et d'emploi et transformer le centre de Toulouse d'ici 15 ans. Les stations Raynal et Marengo devront répondre aux besoins des voyageurs, des habitants et des salariés de la zone. La station Bonnefoy offre un nouvel avenir à ce quartier très congestionné, mal desservi et qui sera impacté par le projet TESO. Il représente une mesure d'acceptabilité importante pour les habitants.

(1) Etude APEC – « L'emploi cadre: une répartition très inégale sur le territoire » - mars 2015

(2) (3) (4) Chiffres tirés de l'exploitation de la 5^{ème} Enquête Ménages Déplacements réalisée dans l'agglomération toulousaine par Tisséo-SMTC d'octobre 2012 à avril 2013. Source: « Perspectives villes », Observatoire partenarial des transports – SGGD, décembre 2014 (EMD 2013 - SGGDD)

(5) Dossier de concertation sur le plan guide urbain du projet Toulouse EuroSudOuest – Europolia – mars 2016



(Plan guide de développement
du territoire Nord à l'horizon 2030)

Une nouvelle offre ferroviaire au nord

Enfin, les aménagements ferroviaires nord de Toulouse (AFNT), également liés à la réalisation du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) vont profondément restructurer le nord toulousain avec la mise à 4 voies de la ligne ferroviaire existante entre Saint-Jory et Matabiau. AFNT va donner de nouvelles capacités au trafic de marchandises et de voyageurs avec en perspective la possibilité d'un cadencement des TER au ¼ d'heure. Le projet, dont la DUP a été signée le 4/1/2016, prévoit aussi le réaménagement en profondeur des 7 haltes ferroviaires historiques entre Saint-Jory et Matabiau, très peu fonctionnelles et mal utilisées aujourd'hui.

C'est un tout nouveau système de transport ferré qui va se développer au nord de Toulouse d'ici 2024, attractif pour la banlieue, la couronne périurbaine, les villes moyennes proches (Montauban, Cahors, Castelsarrasin).

La connexion de la ligne TAE à « La Vache » s'inscrit dans ce projet et se base sur une refonte de la gare TER qui jouxte la station actuelle. Elle revêt des enjeux d'intermodalité rail/métro déterminants pour l'avenir. Elle connectera des secteurs très dynamiques de l'agglomération, aujourd'hui enclavés, l'ouest et le nord et offrira un nouvel accès facile à l'aéroport de Blagnac pour la banlieue, les communes limitrophes et les villes moyennes proches.

CONCLUSION / RÉSUMÉ

La ligne TAE nécessite des investissements très importants et a une durée de vie de plus de 100 ans. Elle ne doit pas être pensée en fonction des problèmes d'aujourd'hui, mais comme la colonne vertébrale de la métropole de demain.

POUR UNE INTERMODALITÉ FER-AIR DE GRANDE QUALITÉ

TAE offre une chance unique et rare à Toulouse de connecter sa principale gare ferroviaire à son aéroport. Toulouse-Blagnac est le 4^{ème} aéroport français hors Paris. Il ambitionne un fort développement à l'international. Au sein de la région Occitanie, la plus attractive de France, cette connexion est une formidable opportunité pour l'activité économique, le tourisme d'affaire et de loisirs.



UN PROJET DURABLE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Un projet d'infrastructure n'a de sens que s'il est porteur d'un projet durable et partagé d'aménagement du territoire. Sa finalité doit être tournée vers l'accessibilité, les besoins des entreprises et des bassins d'emploi, la qualité de vie. Il doit contribuer à lutter contre le réchauffement climatique et favoriser l'innovation. Le projet de 3^{ème} ligne de métro TAE peut atteindre ces objectifs.

DONNER DES CAPACITÉS DE FINANCEMENT AUX GRANDES MÉTROPOLES

De son dimensionnement en cohérence avec les besoins dépendra sa pertinence économique et donc son financement. Le Grand Paris Express le prouve, il y a aujourd'hui d'énormes capacités financières pour investir dans les infrastructures de très long terme, tout est une question de montage. Il faut une volonté politique commune et pérenne, de l'État, des collectivités, de l'Union Européenne et ne pas craindre d'innover avec le secteur privé, dont l'expertise et les méthodes garantissent le respect des coûts et des délais.

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