

Contribution de l'association Eurosud Team⁽¹⁾ à l'enquête publique sur Toulouse Aerospace Express - Connexion Ligne B (TAE-CLB)

Nouvelle étape déterminante pour le projet Mobilités 2020.2025.2030, porté par Tisséo Collectivités, l'enquête publique sur Toulouse Aerospace Express - Connexion Ligne B (TAE-CLB), présente un projet enrichi d'une période d'études complémentaires et de concertation intenses, fruit des recommandations de la CNDP qui a produit son bilan du Débat Public sur la 3^{ème} ligne de métro, le 16 février 2017.

Dans son bilan de la concertation post débat public sur la 3^{ème} ligne de métro et post concertation préalable de la Connexion Ligne B (CLB), le garant, désigné par la CNDP, rend hommage à la « constance et au sérieux » du travail assumé par le maître d'ouvrage en 2017 et 2018 et se montre optimiste quant à la poursuite du projet. Cette concertation a permis d'analyser plusieurs alternatives au projet présenté au débat public, concernant notamment le tracé au nord de l'agglomération et la desserte de la station « La Vache » ainsi que la connexion à l'aéroport. Ces choix ont été confirmés, Toulouse Aerospace Express est désormais composée de deux éléments indissociables : la 3^{ème} ligne de métro et la Ligne Aéroport Express (LAE). La Connexion ligne B (CLB) complète avantageusement le projet entre Ramonville et Labège en desservant le Parc Technologique du Canal et l'INPT.

Cette enquête publique doit permettre de déclencher le plus rapidement possible une Déclaration d'Utilité Publique qui permettra le lancement des phases opérationnelles afin d'atteindre l'objectif d'une mise en service en 2025. Ce très grand projet est en effet indispensable pour répondre aux enjeux démographiques et d'attractivité de la métropole toulousaine.

Répondre à la croissance démographique et économique de Toulouse

Il faut faire face à une urgence absolue : 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires d'ici 2025, 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⁽²⁾

Le projet TAE prend, avec raison, le parti de s'attaquer aux trajets domicile-travail dont 40%⁽³⁾ s'effectuent encore en voiture à Toulouse, mais ce taux atteint 70% sur les territoires limitrophes, 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 bien adaptés à une desserte en métro.

⁽¹⁾ Cf. liste des membres de l'association en annexe

⁽²⁾ Etude APEC – « L'emploi cadre : une répartition très inégale sur le territoire » - mars 2015

⁽³⁾ ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾ 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)

TAE et CLB desserviront en effet les 70 000 emplois du pôle aéronautique et aéroportuaire et les 63 000 emplois du pôle innovation du sud-est, sans oublier les 25 000 emplois du secteur nord et ceux à venir du futur quartier TESO autour de la gare Matabiau.

Répondre aux besoins des entreprises et des salariés

Ce projet redonne de la perspective aux entreprises de l'agglomération toulousaine, dont l'efficacité et les projets de développement sont très impactés par la présence ou non de ce type d'équipement. L'accessibilité du territoire est un point clef pour les choix d'implantation des entreprises et les choix résidentiels des salariés.

Les raisons de s'intéresser à la mobilité liée au travail sont nombreuses, on peut notamment citer les suivantes :

- 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 des territoires,
- elle constitue un élément d'acceptabilité des conditions de travail des employés.

Ces pôles d'emploi génèrent également une demande de déplacements professionnels de Toulouse vers l'extérieur et vice-versa.

Avec 21 nouvelles stations, des connexions rapides et efficaces entre cinq gares ferroviaires métropolitaines (Colomiers, La Vache, Matabiau, Montaudran Gare, Labège La Cadène) et la Liaison Aéroport Express (LAE), plus cinq correspondances avec les lignes A et B de métro et le tramway, et quatre parcs-relais offrant plus de 2 800 places de stationnement (à Colomiers-Gare et Labège-La Cadène, les deux terminus, ainsi qu'à Sept-Deniers et La Vache), le projet propose une toute nouvelle offre de transport, assurant un maillage solide du territoire métropolitain (5 communes concernées), très capacitaire et durable, sans équivalent aujourd'hui et il intègre l'intermodalité entre mode ferroviaire, transports collectifs et aérien qui se sont trop longtemps tourné le dos.

TAE doit également compléter la desserte du futur pôle d'échange multimodal de Matabiau, (18 millions de voyageurs avec la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse) et permettre à Toulouse et à ses territoires connexes de tirer tous les bénéfices de la grande vitesse ferroviaire.

La LGV vers Bordeaux et Paris (GPSO) au plus tard en 2030, puis vers le Pays Basque et la Méditerranée ainsi que le développement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac qui devrait accueillir 12 millions de passagers en 2030 génèrent de nouveaux besoins d'accessibilité en transport collectif de ces grands équipements, la circulation routière devant être maintenue à un niveau raisonnable à Blagnac et aux abords de la gare, déjà très congestionnés aujourd'hui.

Répondre à l'urgence climatique et améliorer la qualité de l'air

Les déplacements domicile-travail ne représentent certes que 27%⁽⁴⁾ de l'ensemble des déplacements de la grande agglomération toulousaine, mais ils représentent près de 50%⁽⁵⁾ des kilomètres parcourus et participent de façon importante aux émissions de gaz à effet de serre et aux polluants. Les trajets en heures de pointes notamment se font de plus en plus difficilement et cette congestion pèse sur l'attractivité de Toulouse et la qualité de vie de ses habitants.

S'ajoutent 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.

La nécessité de prendre en compte l'urgence climatique dans toutes les activités humaines n'est plus à démontrer et seul un projet de transport collectif de très grande envergure et parfaitement interconnecté permettra de l'imiter l'usage de la voiture sur l'aire urbaine toulousaine.

Le pari de desservir des zones d'emploi comporte peut être le risque d'une plus faible fréquentation en heures creuses mais ces flux quotidiens doivent impérativement trouver une réponse pour assurer un transfert modal vers des modes plus vertueux. De plus, 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.

Une nouvelle offre ferroviaire au nord

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, 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, attractif pour la banlieue, la couronne périurbaine, les villes moyennes proches (Montauban, Cahors, Castelsarrasin, etc ...) et qui justifie pleinement la desserte de « La Vache » par TAE.

En effet, la connexion de la ligne TAE à « La Vache » s'inscrit pleinement dans ce projet et se base sur une refonte complète de la gare TER qui jouxte la station de métro actuelle. Elle revêt des enjeux d'intermodalité rail/métro déterminants pour l'avenir.

Cette offre de service train + 3ème ligne de métro, en correspondance à la Vache, constitue la seule solution offrant des temps de parcours attractifs pour l'accès à la zone aéronautique depuis les territoires nord, en réponse à une très forte demande de déplacements entre ces deux bassins. Cette demande se mesure aujourd'hui au niveau de congestion routière très importante de ce secteur.

Cette connexion va permettre à de très nombreux salariés répartis de Fenouillet à Montauban et au-delà, d'arriver sur l'agglomération en train et d'avoir un accès très performant à l'aéroport et aux deux principaux pôles d'emploi que sont Blagnac-Saint Martin-Colomiers et Labège, sans passer par le centre-ville.

Accessibilité améliorée de Matabiau etTESO

Le choix de la gare centre pour l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire 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⁽⁶⁾.

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.

De nouveaux quartiers accessibles et plus attractifs

Il faut également citer la desserte vers Etats-Unis/ Fondeyre/ Silvio Trentin / Boulevard de Suisse qui constitue également un pôle d'emploi important pour les habitants du nord de Toulouse. La connexion

⁽⁶⁾) Dossier de concertation sur le plan guide urbain du projet Toulouse EuroSudOuest – Europolia – mars 2016

directe à la future gare TGV de Matabiau est également très intéressante. Ces quartiers vont avoir une nouvelle attractivité pour l'implantation d'activités économiques et d'habitants car beaucoup mieux connectés à l'aéroport et à la gare TGV.

La desserte de Montaudran est également un enjeu majeur, tant pour le campus scientifique que pour les nouveaux habitants et l'accès aux nouveaux équipements culturels de la Halle des Machines, ainsi que de la Cité de l'Espace. Pour des visiteurs qui arriveront en TGV ou en avion, ces sites remarquables et très visités seront accessibles facilement comme dans toutes les métropoles européennes.

Un atout pour la logistique urbaine dans la ville de demain

Comme toute infrastructure urbaine nouvelle, la TAE porte en son sein un potentiel pour contribuer à la mise en œuvre d'un système logistique multimodal urbain efficace et performant. Par ses multiples points d'interconnexion avec les autres réseaux de transports structurants (lignes A et B, Tramway, gares ferroviaires et routière, téléphérique Téléo), le projet TAE peut contribuer à une organisation innovante du trafic et des flux de marchandises en ville et en particulier issues de l'essor considérable du e-commerce.

En encourageant la création de pôles intermodaux parfaitement maillés, en autorisant le développement de systèmes logistiques mutualisés innovants tels que des interfaces locales pour faciliter les livraisons, cette nouvelle ligne peut favoriser l'émergence d'une logistique urbaine plus durable et compétitive, véritable fonction vitale de l'aire métropolitaine et source de croissance économique.

L'installation de systèmes de consignes automatiques par exemple pour le retrait des colis sur le trajet domicile-travail du destinataire, constitue une opportunité innovante pour les usagers qui supprimerait la problématique du parcours du « dernier kilomètre » pour les opérateurs, et les contraintes afférentes à la distribution en milieu urbain.

Cette opportunité ne pourra bien sûr se réaliser qu'à condition de prévoir dès aujourd'hui les aménagements et infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de ce système logistique urbain intégré et adapté, dont cette 3ème ligne de métro peut constituer un maillon essentiel.

Conclusion

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 4è 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 3è ligne de métro TAE + CLB peut atteindre ces objectifs.

De nouvelles capacités de financement pour les grandes collectivités

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'importantes capacités financières pour investir dans les infrastructures de très long terme. Récemment, la Loi d'Orientation des Mobilités a entériné la possibilité de création, par des collectivités, de sociétés de projet et de financement pour les grandes infrastructures de plus de 1 milliard d'Euros.

Il faut une volonté politique commune et pérenne, de l'Etat, 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.

T +33 534 411 839 - contact@eurosudteam.com

www.eurosudteam.com

Immeuble Le Vincennes – 101 boulevard de Suisse – 31200 Toulouse

Annexe : Liste des membres de l'association Eurosud Team

Membre d'honneur

Bernard BELLOC – Ancien Président Université Toulouse 1

Bureau :

Président : Jean Louis CHAUZY, Président du CESER Occitanie

Vice-président Délégué : Stéphane BERARD, Conseiller régional d'Occitanie, Président de la commission Transport

Vice-président Secrétaire : Jean-Michel LATTES, Vice-président de Toulouse Métropole

Vice-président Trésorier : Olivier VION, Ingénieur conseil - Directeur général AITES

Vice-président : Michel COLOMBIE – Membre Elu de la CCI Occitanie en charge des équipements et de l'économie de la mer, Président de l'ORT Occitanie

Membres : Marie Claude FARCY - Conseil Départemental 31, Jean-François BROU - CCI de Toulouse, Mesmin BERAGNES - CCIT de Lot et Garonne, Christian CARLES – Délégué régional Occitanie Groupe la Poste, Frédéric CHARMASSON- Président Délégué de la Fédération Régionale des Travaux Publics Occitanie, en charge de la Délégation Pyrénées, Stéphane KOLB - Membre du Directoire Caisse d'Épargne Midi-Pyrénées, Thierry RAVOT - Directeur Régional Occitanie, Banque des Territoires Groupe Caisse des Dépôts, Jean Jacques CONTE - Président honoraire de l'Université Paul Sabatier

Membres adhérents de l'association :

OCCITANIE :

Conseil Régional Occitanie / Pyrénées-Méditerranée
CESER Occitanie
Toulouse Métropole
Conseil Départemental de la Haute-Garonne
Conseil Départemental des Hautes-Pyrénées
Communauté d'Agglo du Gard Rhodanien
CCI Occitanie
CCI de Toulouse
CCI de l'Aude
CCI du Tarn
CCI du Gers
FRTP Occitanie
Caisse d'Épargne Midi-Pyrénées
Banque des Territoires - Caisse des Dépôts Occitanie
Groupe La Poste
Groupe Actia
SNCF Mobilités Occitanie
SNCF Réseau Occitanie
Colas Sud-Ouest
Dodin Campenon Bernard
Razel Bec

Malet – Spie Batignolles
Rail Concept
Exco Fiduciaire du Sud-Ouest
Antea Group
GL Events - Parc des Expos de Toulouse
Voyages FRAM SA
FONDASOL
Fédération BTP 31
MEDEF Occitanie
INP

NOUVELLE AQUITAINE :

FRTP Aquitaine
CCI de Lot et Garonne
CCI de Dordogne

PACA :

Association Développement
Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train

FRANCE :

Fédération Nationale des Travaux Publics

ESPAGNE :

Port de Barcelone

A TITRE INDIVIDUEL :

Hugues BEILIN

Jean BERTIN

Michel BERTHOUMIEUX

Patrick CAZALS

Jean-Jacques CONTE, Président honoraire
de l'Université Paul Sabatier

Jacques CARRERE

Christian CASTERAN

Alain DELOUBES

Roger GAUSSERAN

Hubert LEPRINCE

Maurice MOMMEJAC – Ingénieur

Honoraire SNCF

Henri MOREL

Yves SERRES

Olivier VION, Directeur exécutif de l'AITES