

Dépêche Du Midi 19/01/2019

Bouchons : comment désengorger l'aéroport de Toulouse-Blagnac

L'Ouest toulousain est le secteur le plus embouteillé de l'agglomération.

Photo DDM, archives Michel Labonne.

Et si vous arrêtiez d'être tout seul au volant de votre voiture, bloquée dans les embouteillages, chaque jour, dans l'Ouest toulousain ? Certains automobilistes perdent jusqu'à deux heures par jour pour se rendre au travail et en revenir dans le secteur le plus embouteillé de la métropole toulousaine, qui concentre 90 000 emplois et un quart de la circulation automobile quotidienne de l'agglomération.

71% des déplacements en voiture avec une seule personne à bord

Dans ce secteur de l'Ouest toulousain, la voiture reste en effet le moyen de transport ultra-majoritaire : 83 % des déplacements dont 71 % d'autosolistes (une personne par voiture). Les bouchons sont constants à l'heure de pointe et même parfois au-delà, encerclant l'aéroport et la commune de Blagnac. La situation est devenue tellement problématique que les maires de sept communes de l'Ouest toulousain (Aussonne, Beauzelle, Blagnac, Cornebarrieu, Gagnac, Mondonville et Seilh) ont lancé une pétition contre les bouchons.

Mais au-delà de l'aménagement d'un pont sur la Garonne, ou de la prolongation, voire de la création, de nouvelles routes qui vont amener encore plus de voitures dans la nasse, il existe d'autres solutions. Covoiturage, autopartage, télétravail, horaires décalés, transports en commun et vélo sont des alternatives qui n'ont rien d'anecdotique et sur lesquelles travaillent les entreprises du secteur aéroportuaire, dont Aéroport de Toulouse-Blagnac (ATB), Airbus, Safran, Afnor, ATR ou Sopra Steria avec Tisséo Collectivités et le Club d'entreprises Réussir, dans le cadre du projet européen Commute.

« Il n'y a pas une réponse unique à la question de la mobilité dans la zone aéroportuaire mais un bouquet de solutions », indiquait Anne Julia, responsable Environnement à ATB, qui participait hier à Toulouse à une journée mobilités dans le cadre de ce programme Commute. « Ce programme financé à 80 % par l'Europe (et 20 % par les autres partenaires publics et privés) consacre l'importance de l'agglomération toulousaine au niveau européen », déclarait en préambule Jean-Claude Dardelet, vice-président de Toulouse Métropole en charge de l'international : « Notre métropole est la première de France en termes de croissance, elle accueille près de 15 000 nouveaux habitants par an, soit un millier de véhicules particuliers en plus chaque année et 500 000 déplacements supplémentaires d'ici 2025. Mais c'est aussi la première métropole de France à se doter d'un plan de déplacement interprofessionnel, centré autour de sa zone aéroportuaire ».

« Nous avons su créer des avions avec succès en coopérant, nous pourrions désengorger la plateforme aéroportuaire et adopter les mobilités de demain seulement par la coopération », lançait Bruno Costes, directeur Environnement et Affaires publiques d'Airbus, annonçant la mise en place prochaine d'un comité local de mobilité urbaine, gouvernance collaborative de la zone avec des entreprises s'engageant sur une charte commune.

Les solutions à l'essai

Au-delà des projets existants dans le plan de déplacement urbain, tels que la 3e ligne de métro qui reliera en 2025 Colomiers, Matabiau et Labège, avec une liaison express (le tram T2 actuel amélioré) entre Jean-Maga et l'aéroport (voire vers le Parc-Expo à terme) ou ceux discutés par la Métropole, comme un nouveau pont sur la Garonne, diverses solutions sont expérimentées dans le cadre de Commute, depuis 2017 et jusqu'à 2020.

Comme le télétravail (mis en place pour 14 % des 300 salariés d'ATB), les horaires modulés (de 7 h à 9 h 30 et de 16 h 30 à 19 h 30 pour des entreprises de la zone), les vidéo et audioconférences et les espaces de coworking pour éviter tout déplacement inutile, le vélo (un potentiel énorme selon Anne Julia d'ATB (« 50 sur nos 300 salariés viennent chaque jour travailler à l'aéroport à vélo avec une moyenne de trajet de 12 km bien supérieure à ce que l'on pensait ») mais dont il faut améliorer le confort et la sécurité des pistes cyclables.

Autres solutions : le covoiturage (l'aire créée à Pibrac avec 26 places, dont 2 pour le rechargement électrique rapide est pleine à 80 %) et l'autopartage, tous deux soutenus par Tisséo, la navette autonome (celle de Pibrac relie l'aire de covoiturage à la gare SNCF) ou les pôles d'échange multimodal (où l'on trouve stationnement, covoiturage, éventuellement navette autonome et transport en commun ou parking et location de vélos). Toutes ces solutions sont développées dans le cadre de plans de déplacement par entreprise et d'un plan de déplacement interprofessionnel interentreprises.

PHILIPPE EMERY