

Contribution à l'enquête publique

TAE+CLB

AVIS DEFAVORABLE

Table des matières

1	Introduction :	1
2	Points positifs	2
2.1	Principe	2
2.2	Bénéfice pour les modes actifs	2
2.3	Bémol	2
3	Incohérence avec le Plan de Déplacements Urbains	3
3.1	Principe	3
3.2	Absence d'alternative	3
4	Nuisances des travaux	3
-	4.1 Chantiers	3
-	4.3 Arbres abattus	4
5	Pas d'avancées pour aménagements cyclables	4
-	5.1 TAE	4
-	5.2 Exemple des lignes A et B	4
-	5.3 Retard Réseau Express Vélo	5
6	Contre-expertise des services de l'Etat	5
6.1	Qualité de l'air	5
6.2	Gaz à effets de Serre	6
7	Conclusion	7

1 Introduction :

Le projet de métro a été démarré au lendemain des élections municipales de Toulouse de 2014. Il devait coûter 1,45 milliard €, être livré en 2024 et faire 17 km de long. En 2021, le projet est estimé à quasiment 3 milliards € pour 27km de long (TAE) et une mise en service fin 2028. Les travaux directs n'ont pas encore commencé.

En ce qui nous concerne, notre association « 2 Pieds 2 Roues » milite pour les modes actifs de déplacement sur la région toulousaine depuis plus de 40 ans.

2 Points positifs

2.1 Principe

Sur le principe, les transports en communs présentent clairement des avantages :

- Ils sont accessibles à tous
- Ils permettent de rationaliser l'espace consommé en stationnement et en circulation
- ils émettent globalement moins de pollution par usager comparé à la voiture.

Pour notre association qui milite pour la marche et le vélo, **nous voyons dans les transports en commun une synergie précieuse avec la marche et le vélo.** En théorie, plus on augmente la part des modes peu ou pas polluants, meilleur est l'impact environnemental.

2.2 Bénéfice pour les modes actifs

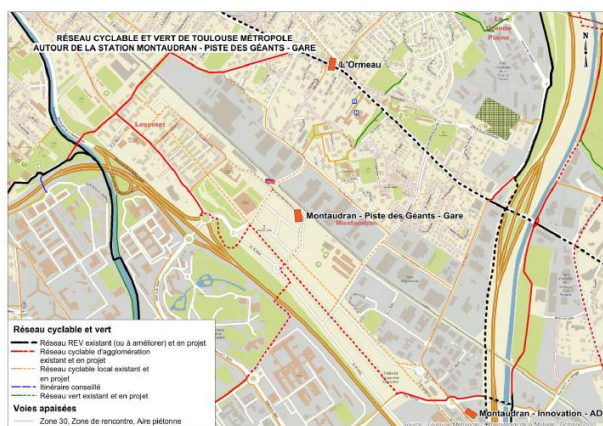
Le projet TAE/CLB peut entraîner ici ou là des aménagements en faveur des modes actifs (donc un impact positif sur l'environnement). Voici un exemple parmi d'autres, page 2905 avec des aménagements dont une passerelle à proximité de Montaudran (même si la passerelle était prévue depuis le mandat 2008-2014) :

Les aménagements en faveur des accès modes actifs

Le projet urbain de Toulouse Aerospace est pensé pour assurer l'accessibilité des piétons et des cyclistes, qui plus est dans ce secteur touristique et de loisirs : le projet fournira un accès à la place centrale qualitatif depuis la station de métro, les arrêts de bus, et la halte TER. L'urbanisme proposé autour de la station prévoit une ville des courtes distances, avec de nombreuses liaisons piétonnes entre les espaces.

Le positionnement de la station de métro est à proximité immédiate de la station TER, avec un accès direct au quai ouest le long de la voie ferrée. Les ouvrages en travaux – passage inférieur – permettront d'accéder aux quais Est. La liaison vers Rangueil sera assurée pour les piétons et les vélos par une passerelle au-dessus de l'A62 qui sera livrée avant l'arrivée du métro par Toulouse Métropole.

La carte ci-après permet d'illustrer les aménagements modes actifs :



Carte des accès modes actifs existants et projetés autour de la station Montaudran Piste des Géants Gare

2.3 Bémol

Même si TAE/CLB tire des aménagements en faveur des modes actifs, ceux-ci n'ont pas besoin d'un projet lourd, long et onéreux pour être mis en œuvre. Ils peuvent être réalisés indépendamment et plus finement sur l'ensemble du territoire.

Les bénéfices de TAE/CLB en termes d'environnement sont à contrebalancer avec plusieurs problèmes que nous soulevons ci-après.

3 Incohérence avec le Plan de Déplacements Urbains

3.1 Principe

L'article L1214-2 du code de l'environnement définit ce qu'est un PDU :

« *Le plan de déplacements urbains vise à assurer :*

*1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la **protection de l'environnement** et de la santé, d'autre part ;*

... »

Le Plan de Déplacement Urbains révisé en 2018 a été annulé en janvier par le Tribunal Administratif de Toulouse. A ce jour, c'est le PDU révisé en 2012 qui est le cadre légal des déplacements (accessible [ici](#))

Or celui-ci n'évoque nullement la 3^e ligne de métro.

La MRAE interroge Tisseo sur ce point, qui y répond dans la pièce F_12_MemoireReponseAvisMRAE. Page 4141. Selon Tisséo, le métro est juridiquement « indépendant » du PDU.

Cette réponse n'est pas satisfaisante. On demande au public dans le cadre de cette enquête de juger l'aspect environnemental d'un projet majeur (TAE/CLB).

Le projet TAE est absent du cadre environnemental, le PDU. Cette incohérence perturbe les repères et le jugement.

3.2 Absence d'alternative

Une des raisons de l'annulation du PDU est l'absence d'alternative. La question se pose: **s'il y a une alternative au métro présentée dans le PDU, est-ce que les impacts environnementaux ne seront pas moindres ?** Nous l'avons vu avec le déploiement des Lineo ou du tram. La réutilisation et adaptation des infrastructures de surface (train, tram, bus) sont moins néfastes que TAE/CLB en termes de : destructions d'espèces protégées, pollution de l'eau, émissions de gaz à effet de serre et de poussières.

En effet, le développement des transports de surface permet bien souvent d'utiliser les infrastructures existantes, largement dévolues à la voiture à ce jour. Ce choix permet donc de susciter un report modal bien plus efficacement que le métro. Les transports de surfaces sont également plus adaptés à l'agglomération toulousaine du fait de sa faible densité (Paris: 8500 hab/km², Lyon: 2500 hab/km², Toulouse: 1600 hab/km²)

4 Nuisances des travaux

4.1 Chantiers

De nombreux chantiers vont s'étirer de fin 2022 à fin 2028: 21 stations, le site de remisage, les accès pour les camions, les 27km de TAE (souterrain et aérien), la CLB, des puits de ventilation, etc.

Cela va occasionner une gêne conséquente pour la mobilité des piétons et cyclistes. Il faut également considérer les poussières et gaz d'échappement de tous les véhicules: camions transportant l'énorme quantité de terre, les camions de bétons, les camions pour le second oeuvre...

Par conséquent, le poste chantier est un élément défavorable fort pour les modes actifs.

4.2 Indisponibilité tramway

Le tramway T2 sera arrêté de 2023 à 2026. [Lien article](#)

C'est une durée particulièrement longue. Le tramway T2 est utilisé par des usagers (salariés de l'industrie aéronautique) dont une partie se reportera malheureusement sur la voiture pendant ces 3 ans.

De même, avec les lignes de bus Linéo ou classique dont le trajet est modifié de manière significative.

Dans son avis en pièce F12, la MRAE évoque aussi un point de congestion à Jean Maga

Le projet de connexion de la 3^e ligne de métro avec la LAE génère un point de congestion potentiel dans le secteur du rond point Jean Maga qui nécessite d'être réétudié.

Ces reports induits vers les modes motorisés dégradent le bilan environnemental de TAE/CLB. Par ailleurs, la communication concernant la diminution sur plusieurs années de l'offre de service de transports est faible voire inexistante. Il est probable que le public contribuant à l'enquête n'aient pas conscience de ces désagréments tant pratiques qu'environnementaux.

4.3 Arbres abattus

Le dossier fait apparaître 2100 arbres abattus, "compensés" avec un ratio de 2 replantés pour 1 abattu.

Les arbres procurent de la fraîcheur et absorbent les poussières. Ce sont des alliés pour les modes actifs. Or, il faut attendre plusieurs décennies avant que deux arbres replantés compensent les pertes d'un arbre abattu.

Cet aspect est donc un autre point négatif pour les piétons et cyclistes.

5 Pas d'avancées pour aménagements cyclables

5.1 TAE

Nous reprenons l'analyse de la MRAE en pièce F12: les aménagements cyclables et stationnements vélos ne sont pas représentés et "renvoyés à des études ultérieures".

L'étude d'impact présente ensuite dans la pièce F5, pour chaque station, un zoom sur un rayon de 1 km présentant le réseau cyclable existant ou en projet, permettant au lecteur de situer les stations au sein du réseau cyclable. À une échelle plus fine, les principes d'aménagement étant au simple stade d'esquisse, il est simplement précisé le nombre de stationnements vélo en libre service ou en accès réglementé, sans que les aménagements cyclables, lorsqu'ils n'existent pas, soient présentés, ceux-ci étant renvoyés à des études ultérieures (exemple F5 p. 2731 pour la station Jean Rieux).

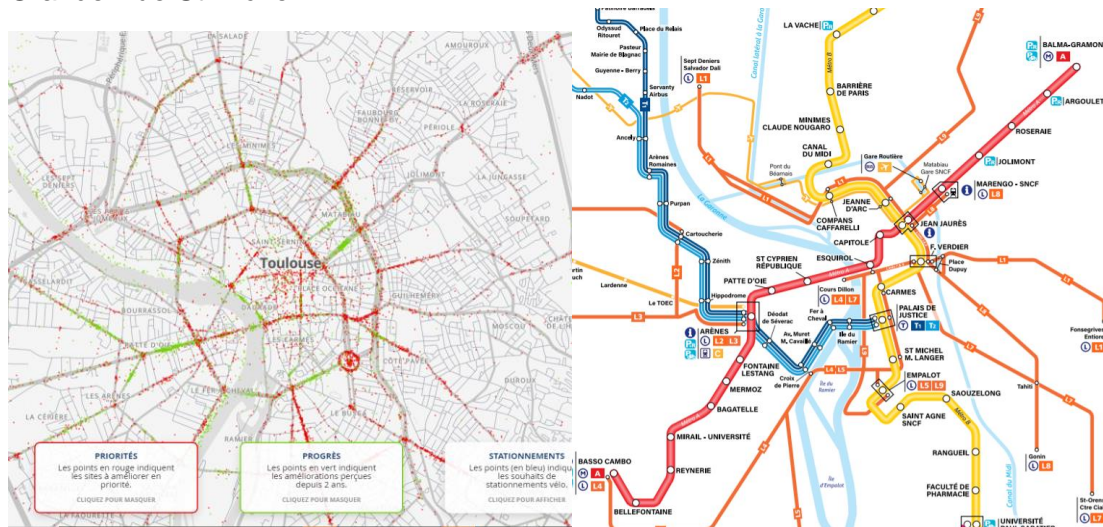
Notre association avait demandé lors de l'enquête 2019 du métro de profiter du viaduc de la CLB pour créer sur le même ouvrage une passerelle piéton-cycle. Cette proposition a été rejetée.

5.2 Exemple des lignes A et B

En outre, les exemples de la ligne A et B montrent que le métro seul ne dégage pas d'espace pour les cyclistes. Il allège dans un premier temps la circulation automobile. Puis, celle-ci s'intensifie à nouveau jusqu'à la congestion. Deux exemples:

- la ligne A suit le même fuseau que certains axes marqués en rouge par les cyclistes dans le dernier baromètre : rue République, route d'Agde

- la ligne B suit également des fuseaux signalés par les cyclistes : av de l'URSS et la Grande Rue St Michel.



A l'inverse, l'aménagement du tramway Pont St Michel et Allées Jules Guesde a bénéficié aux modes actifs comme signalé en vert.

5.3 Retard Réseau Express Vélo

Fin 2021, Toulouse Métropole a annoncé ne prévoir que la "moitié du REV", c'est-à-dire des tronçons faisables à tel ou tel endroit. Or un REV opérationnel en 2026 aurait permis des gains importants en termes d'environnement.

Une des raisons objectives du retard pour le REV est le projet TAE/CLB. Il sollicite fortement les ressources humaines et financières, au détriment du vélo et de la marche donc.

En résumé, avec le dossier de TAE et les exemples de la ligne A et B, nous concluons que TAE retarde le développement du réseau cyclable et piéton; ce qui a un effet négatif sur l'environnement.

6 Contre-expertise des services de l'Etat

Le projet TAE/CLB a fait l'objet d'une contre-expertise par les services de l'Etat en 2019 :

[rapport_ce_toulouse_lm3.pdf \(gouvernement.fr\)](https://www.gouvernement.fr/document/rapport-ce-toulouse-lm3)

Ces experts ont relevé des contradictions entre leurs chiffres et ceux présentés par Tisseo.

6.1 Qualité de l'air

Les experts rectifient les bénéfices de TAE/CLB de 344M€ à 203M€ (valeurs monétarisées).

Tisseo a donc surévalué dans un rapport de 1.7 ce poste.

3.3.1 Impact sur la qualité de l'air

Le rapport table sur une baisse annuelle de la pollution de l'air liée à l'échappement des véhicules de 6% sur la période 2010/2020, puis une stabilisation, conformément aux préconisations du rapport Quinet 2013. Cette hypothèse n'est pas en phase avec les objectifs d'évolution du parc automobile retenue dans le plan Climat (arrêt des ventes de voitures à motorisation thermique à partir de 2040) et la révision récente de la SNBC (94 % et 100 % de véhicules électriques respectivement en 2050 et 2070).

27

La prise en compte d'hypothèses d'évolution du parc VP cohérentes avec la SNBC (Stratégie Nationale Bas Carbone) et des émissions polluantes associées fait passer le poste « émissions de polluants de l'air » du bilan socioéconomique de 344 M€ à 203 M€.

6.2 Gaz à effets de Serre

Plus grave, les experts trouvent que le bilan en termes de GES n'est pas positif comme l'indique Tisseo mais négatif (page 28 de leur rapport).

Le projet TAE/CLB est donc émetteur de GES et contribue à dégrader le climat.

3.3.2 Impact sur le réchauffement climatique

Le projet génère un impact favorable en matière de réchauffement climatique en lien avec une moindre consommation de carburants fossiles, atténué par un supplément d'émissions de gaz à effet de serres (GES) liée à la réalisation et à l'exploitation du projet. Le rapport affiche un temps de retour « climatique » d'environ 6 ans i.e. les émissions dues à la réalisation du projet sont compensées par de moindres émissions liées à la circulation routière au bout de 6 ans. A noter que les émissions de GES dues à la réalisation du projet telles qu'estimées par le maître d'ouvrage semblent faibles : 205 000 tCO₂, soit 11 000 tCO₂/km de ligne en souterrain, alors que la société Carbone 4 (2011) avait estimé un niveau d'émissions de 40 000 tCO₂/km en souterrain pour le projet du Grand Paris Express et la SGP (2015) annonce un niveau d'émissions de 4.1 MtCO₂ pour la réalisation de 174 km de métro, dont 154 km en souterrain (soit 27 000 tCO₂/km en souterrain).

Par ailleurs, les hypothèses relatives aux émissions de CO₂ des véhicules personnels apparaissent très pessimistes : 220 gCO₂/VP.km en 2015, puis baisse tendancielle limitée à 0.5 % par an (soit 180 gCO₂/VP.km en 2050), alors que l'évolution vers un parc de VP entièrement électrique en 2050 conduit à des émissions de CO₂ nulles à cet horizon.

La prise en compte d'un niveau d'émissions liées à l'infrastructure double de la valeur présentée par le maître d'ouvrage, d'hypothèses d'évolution du parc VP cohérentes avec la SNBC et de la chronique de valeurs tutélaires du CO₂ du rapport récent de France Stratégie (Commission Quinet 2018), fait passer le poste « émissions de GES » du bilan socioéconomique de + 500 M€ à -95 M€. Si on prend également en compte que l'exploitation de la ligne 3 devrait rapidement

Incohérence avec l'étude ATMO :

A noter que l'étude ATMO de 2018 réalisée avec les chiffres de Tisseo fait état de 250.000km évités de voitures. Désormais, Tisseo prétend que le métro va économiser 531.000km de voitures. **D'où vient un tel écart** alors que le projet n'a pas changé entre temps? Ce doublement sans justification a pour effet de doubler les bénéfices en termes de pollution et GES évités.

Références:

[étude ATMO](#) tablant sur 250000 km.voitures évités, soit la moitié du chiffre de Tisseo

étude des contre-expert:

[rapport ce toulouse Im3.pdf \(gouvernement.fr\)](#)

7 Conclusion

Même si ce projet présente quelques avantages, il entraîne beaucoup d'impacts négatifs en termes d'environnement :

- chantiers excessivement nombreux et longs, gênant les piétons cyclistes
- retard induit dans le déploiement du réseau piéton et cyclable
- émissions GES non compatibles de la Stratégie Nationale Bas Carbone
- incohérence environnementale avec le PDU en vigueur

Nous pensons que des projets alternatifs de transports en surface auraient bien moins dégradé l'environnement tout en étant aussi efficaces.

Nous émettons un avis défavorable au projet TAE/CLB dans le cadre de cette enquête.