

Dossier de presse

Recours « 2 Pieds 2 Roues » contre le Plan de Déplacements Urbains

Table des matières

Dossier de presse	1
Recours 2P2R contre le PDU	1
I Introduction :.....	1
II Budget cyclable imprécis et insuffisant.....	2
III Non-prise en compte des impératifs environnementaux	2
III.1 Gaz à Effet de Serre	2
III.2 Pollution : PM, NOx	2
IV Absence d’alternative dans le PDU	3
V Absence du PARM dans le PDU	3
VI Incompatibilité du PDU avec des cadres réglementaires.....	4
VI.1 Code des transports	4
VI.2 PCAET/SCRAET.....	4
VI.3 Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).....	4
VI.4 Plan de Protection de l’Atmosphère (PPA)	4
VI.5 stratégie nationale bas-carbone.....	5
VII Alternative.....	5

I INTRODUCTION :

Notre association 2P2R est un partenaire des collectivités locales à la fois constructif et critique. Constructif, en conseillant des aménagements pour les modes actifs ou en signalant des dangers. Et critique quand l’intérêt des modes actifs n’est pas pris en compte.

En 2018, après analyse de la version finale du Plan de Déplacements Urbains, notre association est arrivée à la conclusion qu’il fallait demander des corrections et un arbitrage neutre : le PDU propose certes quelques avancées mais en même temps plusieurs motifs graves d’illégalité et des dispositions défavorables aux modes actifs de déplacement. Nous avons communiqué en détails ces motifs auprès du Tribunal Administratif. Tisséo Collectivités a répondu en contestant l’ensemble des points litigieux. Le juge est désormais souverain pour la suite de la procédure. En attendant, quelles sont les motivations du recours? Voici les points principaux que nous détaillons par la suite:

- budget cyclable légalement insuffisant et imprécis
- non-prise en compte des impératifs environnementaux

- absence d'alternative dans le PDU
- absence du PARM dans le PDU
- incompatibilité du PDU avec les cadres réglementaires

II BUDGET CYCLABLE IMPRECIS ET INSUFFISANT

La commission d'enquête a demandé dans son avis du 14 décembre 2017, une augmentation immédiate du budget cyclable : 25 M€/an, soit 325 M€ d'ici à 2030.

Premier problème : Tisséo Collectivités opte pour 300 M€ d'ici à 2030, il manque donc 25 M€ d'aménagements cyclables.

Deuxième souci : pour passer de 16 à 25 M€/an, Tisséo Collectivités intègre un poste de dépense qui était jusqu'ici séparé : la location de vélo pour près de 6 M€/an. Cette décision est contraire au PDU lui-même qui définit le budget comme étant des investissements dans les aménagements cyclables.

En d'autres termes, au lieu d'avoir +9 M€/an, l'augmentation effective ne sera que de +3 M€/an

Troisième souci : le budget effectif est inférieur au budget théorique : Toulouse Métropole n'a pas voté d'augmentation de budget. Il reste donc à 16.3 M€/an jusqu'en 2020. Alors que la commission demandait une augmentation immédiate (dès 2018).

Conclusion sur le budget :

- budget effectif < engagement Tisséo Collectivités
- engagement Tisséo Collectivités < exigences commissaires

III NON-PRISE EN COMPTE DES IMPERATIFS ENVIRONNEMENTAUX

III.1 Gaz à Effet de Serre

En matière d'émission de gaz à effet de serre (GES), les projections à horizon 2030 prévoient une augmentation de 13 % des GES dans un scénario au « fil de l'eau » et de 9 % avec la mise en œuvre du PDU. Le PDU permettrait donc de réduire de 3 à 4 points seulement la tendance à l'augmentation des émissions de GES, mais n'inverserait pas cette tendance.

L'autorité environnementale (MRAe) constate que cette augmentation globale des émissions ne s'inscrit pas en cohérence avec :

- Les objectifs du Schéma Régional de l'Air, du Climat et de l'Energie (SRCAE)
- les objectifs nationaux de réduction de GES

Tisséo Collectivités justifie cette augmentation des GES par l'augmentation de la population.

Mais le fait de prendre acte de cette augmentation et de l'accroissement corrélatif des GES sans y faire face est contraire à l'article L. 1214-2 du code des transports.

III.2 Pollution : PM, NOx

Le PDU fixe l'objectif d'une augmentation du trafic routier et donc une possible augmentation de la pollution. Mais il prétend que le renouvellement du parc roulant viendra contrebalancer les effets de la hausse du trafic.

Le PDU n'est pas conforme à l'objectif de protection de la santé puisqu'il ne permet nullement une amélioration de la qualité de l'air. Le PDU doit prendre des mesures pour diminuer la pollution sans compter sur des hypothèses extérieures aléatoires.

Concernant la pollution aux particules fines inférieures à 2,5 microns (PM2,5), le transport est le principal contributeur avec 53% des particules PM2,5 émises sur le territoire.

Par exemple, en 2017 l'objectif de qualité pour les particules fines à proximité du trafic routier et en fond urbain n'a pas été atteint.

De même concernant la pollution au dioxyde d'azote : Atmo Occitanie évalue à entre 5 000 et 12 000 le nombre de personnes exposées au-delà des valeurs limites pour la protection de la santé fixée à 40 µg/m³ pour le dioxyde d'azote La commune de Toulouse et sa première couronne comportent l'essentiel des zones en situation de dépassement de la valeur limite pour la protection de la santé.

Enfin, l'évolution du trafic de transit (national ou régional) n'a pas été pris en compte dans les prévisions. Or celui-ci peut augmenter.

IV ABSENCE D'ALTERNATIVE DANS LE PDU

Le PDU présente deux scénarios : « 2030 fil de l'eau » et « 2030 PDU ».

Or, selon l'obligation édictée au 3° de l'article R.122-20 du code de l'environnement, un PDU doit présenter des alternatives et les raisons qui ont conduit à les écarter. Ceci doit être porté à la connaissance du public.

Le fil de l'eau (scénario sans PDU) n'est pas une alternative.

Tisséo Collectivités avait procédé en 2017 à une étude d'alternative au métro : « l'Etoile ferroviaire » utilisant les infrastructures ferrées actuelles. Or cette étude n'a pas été portée à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique.

Une autre alternative comme un réseau de bus en site propre auraient pu être aussi présentée.

V ABSENCE DU PARM DANS LE PDU

L'élaboration d'un Plan d'aménagement Routier Métropolitain, dit « PARM », a débuté en mars 2017.

Ce plan d'action pour l'aménagement des routes métropolitaines prévoit la mise en œuvre de 61 projets de travaux neufs structurants, de 128 projets d'aménagement du réseau principal et de 87 projets d'aménagement de voiries existantes, pour un investissement global de **1,8 milliard €**. Sur l'ensemble des 305 projets recensés, seules cinq opérations mentionnent la mobilité multimodale ou les modes de déplacement doux.

Or le PARM s'inscrit dans le PDU et en constitue une déclinaison en termes de travaux d'aménagements et d'investissements financiers. Il aura incontestablement un impact sur la circulation métropolitaine, sur les habitudes de mobilité des habitants de l'agglomération et sur les émissions de polluants atmosphériques.

Le PARM n'a pas été porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique PDU.

Pire encore, aucune mention du PARM n'apparaît dans le rapport d'évaluation d'environnementale du PDU.

Le volet environnemental du PDU est entaché d'omissions et d'insuffisances substantielles qui, s'ajoutant à l'absence de présentation de mesures de substitution raisonnables, n'a pas permis au public d'apprécier l'ensemble des impacts du projet envisagé.

VI INCOMPATIBILITE DU PDU AVEC DES CADRES REGLEMENTAIRES

VI.1 Code des transports

L'article L. 1214-2 du Code des Transports indique :

« 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 ;

...

4° La diminution du trafic automobile ; »

Pour assurer la mise en œuvre de ces objectifs, ceux-ci ont un caractère constant : ils ne peuvent être écartés par le PSU en prétextant de telle ou telle difficulté, comme par exemple l'augmentation de la population. En se fixant un objectif d'augmentation du trafic routier, le PDU est contraire au Code des Transports.

VI.2 PCAET/SCRAET

Le SRCAE applicable au moment de l'engagement de la révision du PDU prévoit une réduction de 13 % des émissions de GES dans le secteur des transports entre 2005 et 2020, étant précisé que ce chiffre est une valeur absolue puisqu'il est chiffré en mégatonne.

Cet objectif a été relevé le 28 juin 2018 par le nouveau Plan Climat Air Energie Territorial pour la période 2017-2020-2030. La Métropole s'est fixée le nouvel objectif de réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2008 à l'horizon 2030.

Avec une augmentation des GES, le PDU fixe des objectifs contraires au PCAET/SCRAET, documents contraignants.

VI.3 Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Le SCoT demande expressément « l'amélioration de la qualité de l'air en limitant les déplacements automobiles et leurs distances ». Or le PDU prévoit une augmentation du trafic routier et ne prévoit pas d'amélioration de la qualité de l'air. Il est donc contraire aux prescriptions du SCoT.

VI.4 Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)

Selon l'article R. 222-31 du code de l'environnement, le PDU doit être compatible du PPA.

Le PPA a pour objectif de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de maintenir les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes.

Le rapport publié en décembre 2018 de la synthèse de la qualité de l'air sur Toulouse Métropole de 2017 ne fait que confirmer la persistance de la pollution.

Concernant le transport, principal contributeur à hauteur de 53% des particules PM 2,5 émises sur le territoire, l'objectif de qualité n'a pas été respecté.

Concernant la pollution au dioxyde d'azote émis par le transport - à hauteur de 83 % sur Toulouse Métropole -, entre 5 000 et 12 000 personnes ont été exposées tout au long de l'année au-delà des valeurs limites pour la protection de la santé.

Ce résultat est bien loin de l'objectif fixé par le PPA de réduction de l'exposition des populations à 350 habitants en 2020.

Malheureusement, les dispositions du PDU ne vont pas dans le sens d'une amélioration de la qualité de l'air. Au contraire, elles contredisent les objectifs fixés par le PPA.

VI.5 stratégie nationale bas-carbone

La stratégie nationale bas-carbone adoptée le 18 novembre 2015 prévoit la décroissance des émissions de gaz à effet de serre en par la mobilisation du « facteur 4 » à l'horizon 2050.

L'objectif national de baisse des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2023 par rapport à 2013 pour le secteur du transport est fixé à -19 % en valeur absolue.

Or, sur l'agglomération toulousaine, le PDU ne parvient pas à inverser la tendance de hausse des GES et, ce faisant, s'écarte manifestement des orientations fondamentales de la stratégie nationale bas carbone.

VII ALTERNATIVES

Est-il possible d'avoir un PDU qui permette à la fois de :

- satisfaire les besoins en mobilité
- respecter les normes environnementales et légales

?

Ce serait l'objectif d'une révision que « 2 Pieds 2 Roues » appelle de nos vœux. 2P2R a déjà contribué en détails à la phase d'enquête publique du PDU. Une nouvelle révision du PDU devrait mettre en avant :

- une arbitrage en faveur des modes de déplacement actif avec des voies cyclables continues ou piétonnes en site propre par exemple
- des scénarios de PDU alternatifs avec de grands projets utilisant les infrastructures existantes : étoile ferroviaire, réseau de bus en site propre, Voies Routières Urbaines ouvertes aux TC et vélos.
- unerégulation du trafic des modes motorisés individuels, par exemple par la création d'une Contribution Routière Urbaine (voir recommandation n°9 de la commission d'enquête)