

Toulouse, le 17 juillet 2019

**Enquête Publique concernant
la ligne de métro Toulouse
Aerospace Express (TAE),
la Connexion à la Ligne B du
métro (CLB) et au tramway
Aéroport Express**

**Contribution du parti politique
Europe Ecologie Les Verts (EELV)
de l'agglomération toulousaine**



Synthèse

Les écologistes sont favorables au développement de tous les modes de transports en commun, que ce soit le tramway, le bus, le téléphérique ou le métro.

Cependant, le projet tel que soumis à l'enquête publique doit s'analyser au regard des enjeux pour notre territoire.

Nous relevons que le projet tel que présenté ne prend pas en compte les enjeux environnementaux, est fondé sur un équilibre financier impossible à tenir et ne répond pas aux besoins de déplacements actuels.

De plus, il n'est pas en cohérence avec le projet urbain de Toulouse et de son agglomération et il risque de déséquilibrer le territoire.

Malheureusement, la connexion à la ligne B du métro est une version au rabais du prolongement de ligne B déclaré d'utilité publique précédemment.

Quant au tramway Aéroport Express, il interroge sur la tarification qui y sera associée.

Enfin, le peu d'investissements faits pour les modes doux (marche et vélo) est à déplorer.

L'urgence appelle des projets de transports qui répondent au besoin d'alternatives à la voiture individuelle à l'échelle de notre agglomération, pour répondre à l'urgence environnementale et sociale.

EELV a proposé une alternative lors de l'Enquête Publique sur le projet Mobilités 2030. Ce projet alternatif, d'un coût équivalent avec un nombre d'usagers potentiels plus de 2 fois supérieur, et cohérent avec le projet urbain, nous paraît plus à même de répondre au défi des mobilités de l'agglomération toulousaine de demain.

Ce projet global alternatif proposé par EELV comprend le prolongement de la ligne B tel que déclaré d'utilité publique, ainsi qu'un projet d'une 3ème ligne de métro dans le temps, afin de se donner les moyens de crédibiliser son financement et son tracé.

Une non prise en compte des enjeux environnementaux

Le projet tel que présenté montre de manière chiffrée et exhaustive l'impact environnemental du chantier et de l'usage de la ligne TAE, de la connexion avec la ligne B du métro et du tramway Aéroport Express.

De manière relative, c'est-à-dire en comparaison avec l'absence de projets alternatifs, cet impact est forcément positif. Mais de manière absolue, l'étude complémentaire de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) témoigne que ce projet n'est pas en mesure d'inverser la courbe de dégradation globale des principaux paramètres engageant la qualité environnementale du territoire.

En effet, au-delà de l'abattage de 2 500 arbres dont la replantation au double n'est pas détaillée, il induit une augmentation de 9% des gaz à effet de serre (GES), contredisant ainsi le Plan Climat Air Energie Territorial (qui donne comme objectif une réduction de 40% de ceux-ci) de Toulouse Métropole et une augmentation de 17% du trafic routier, notamment sur la rocade toulousaine, avec les conséquences environnementales connues (pollution sonore et de l'air). Il est à noter qu'environ 3/4 des émissions des GES proviennent des habitants de la périphérie non desservis par ce projet ; cette pollution ne sera donc pas endiguée.

Enfin, les modélisations réalisées pour calculer l'impact environnemental sont fondées sur une hypothèse incertaine de réduction des polluants par un renouvellement du parc automobile (remplacement d'anciennes voitures polluantes par de nouvelles voitures performantes). Ces modélisations sont très éloignées des analyses de publications telles que le rapport de l'Agence nationale de sécurité sanitaire (Anses) « Particules de l'air ambiant extérieur », sorti récemment. L'Anses démontre en effet qu'il ne suffira pas de généraliser les filtres à particule fine ou des technologies plus propres de voitures. Elle préconise une réduction drastique de 20 à 25 % du trafic routier à l'échelle des grandes agglomérations d'ici 2025, à l'inverse du PDU actuel qui prévoit au contraire une hausse de ce trafic routier de 17% !

Les projets de transports doivent répondre à cet enjeu de santé et donc de sécurité publique.

Un équilibre financier impossible à tenir

L'équilibre financier du projet repose sur une augmentation forte du nombre d'utilisateurs et une augmentation des autres sources de financement, dans un contexte économique local et national incertain.

La contribution de l'Europe (30 M€) et de l'Etat français (environ 300 M€) n'est pas confirmée à ce jour. La contribution de Toulouse Métropole doit être quasi-doublée (augmentation de 80%) et celle du SICOVAL multipliée par 14.

Le versement transport des entreprises cotisantes devra augmenter de 15% environ, ce qui induit un aléa conséquent lié à la croissance économique dans les années à venir.

La contribution des utilisateurs, via les recettes commerciales, devra augmenter d'environ 30% prenant l'hypothèse d'une hausse significative des utilisateurs, notamment d'une fréquentation de la ligne TAE de 200 000 voyageurs par jour, qui nous semble impossible à atteindre avant plusieurs décennies ; sujet que nous traitons dans les chapitres suivants.

De plus, nous observons actuellement une baisse de la qualité de service du réseau TISSEO (réduction du nombre de bus, service réduit dans les lignes sous-traitées), doublée d'une hausse significative des tarifs (+ 12M€ de recettes par an à la suite d'une refonte de la grille tarifaire).

Nous soulignons que la recherche de rentabilité au détriment de la qualité du service du réseau de bus existant diminuerait, de fait, l'attractivité du réseau et à terme celle de l'offre métro envisagée. En effet, l'accès à un métro pour la plupart des utilisateurs est lié à la proximité d'un réseau de bus performant.

Cet avis rejoint l'alerte de la Chambre Régionale des Comptes (CRC) qui estime que « ce plan de financement prévisionnel n'est pas dénué de risque ».

Un besoin de déplacements non rempli

Un des facteurs importants est le nombre d'habitants directement concernés par la ligne TAE, ligne la plus capacitaire du projet.

Le nombre d'habitants qui résideront à proximité des stations de la ligne TAE (distance de 600 mètres maximum) est estimé à plus de 100 000, soit environ 1/4 des toulousains (ville-centre) ou 10% (1,2 millions) des habitants de l'aire urbaine.

Le projet annonce 500 000 déplacements supplémentaires en transports en commun par jour à l'horizon 2025. Il annonce également que la ligne TAE assurera le transport de 200 000 voyageurs. Plus de la moitié (60%) de l'augmentation du nombre de déplacements en transports en commun ne sera donc pas assuré par ce projet. Les projets complémentaires présentés au PDU 2030 (lignes LINEO, doublement ligne A et Aérotram) ne sont malheureusement pas capables d'absorber ces 300 000 voyageurs supplémentaires.

Plus globalement, le besoin en déplacements des habitants de l'agglomération toulousaine est d'environ 3,8 millions de déplacements par jour, chaque habitant se déplaçant 4 fois par jour selon l'Enquête Ménages Déplacements de 2014 (dernière en date). Le nombre de déplacements quotidiens dans Toulouse est d'un demi-million (20% du total). La voiture est utilisée au centre-ville de Toulouse pour 1/3 des déplacements, mais pour 3/4 en proche et lointaine périphérie (environ le même taux dans les deux cas).

Aussi, le projet présenté concerne principalement Toulouse (hormis quelques stations en bout de ligne), où seulement 20% des déplacements sont réalisés, avec une utilisation de la voiture pour 1 trajet sur 3. Il ne répond donc pas au vrai besoin au niveau de l'agglomération toulousaine, qui représente 80% des déplacements et où la voiture est utilisée pour 3 trajets sur 4.

Des investissements manquants pour les modes doux

Le développement des pistes cyclables et des zones piétonnes est détaillé dans le projet. Il ne concerne malheureusement que les environs des stations de métro, alors que la continuité des zones piétonnes et cyclables est fondamentale pour assurer un report des déplacements vers ces modes de transport qui ont un impact environnemental nul.

Contrairement aux transports de surface de type bus ou tramway, le métro ne nécessite pas de réaménagement de surface et ne donne ainsi pas l'occasion d'une modernisation de l'espace public et des routes afin d'y insérer des pistes cyclables et des trottoirs.

L'intérêt de développer l'usage des modes doux réside dans le retour sur investissement très important qu'ils apportent. Le PDU 2030 adossé au projet présenté montre que l'usage des transports en commun augmenterait d'environ 5%. D'autres villes de France et d'Europe ont démontré qu'un investissement dans les modes doux a permis d'augmenter de +15% leur usage avec un investissement 8 fois moindre que celui du PDU 2030 (500 millions à comparer à 4 milliards).

A titre d'exemple, le projet de CLB étudie en détail le problème majeur de franchissement cyclable de l'Autoroute A61 et de l'Hers. La seule solution présentée est un doublement du tablier du métro, naturellement écartée de par son coût. Une solution avec passerelle légère dédiée existe, mais elle n'est malheureusement pas étudiée, ce qui interroge l'intérêt du maître d'oeuvre pour le développement de ce mode de transport pourtant complémentaire aux autres.

L'incohérence entre mobilités et urbanisme

Le projet occasionne une progression du développement urbain sur la ville de Toulouse. Il fait courir le risque d'une densification urbaine intenable et d'une amplification du phénomène de métropolisation, par une concentration de la richesse en cœur d'agglomération.

L'évaluation socio-économique quantifie une croissance démographique toulousaine d'environ 100 000 habitants (de 2013 à 2030) dans le projet TAE, et il souligne la nécessité de réviser tous les documents d'urbanisme, notamment le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), pour accueillir cette nouvelle population.

En effet, le développement démographique de l'agglomération est planifié dans le SCOT en vigueur et prévoit une progression minimale de la population toulousaine de 90 000 habitants entre 2013 et 2030.

Il est certain que l'attractivité supplémentaire le long des 27 km de la ligne TAE se fera au détriment des autres pôles de développement urbain identifiés dans le SCOT. Aussi, la concentration des investissements sur un territoire restreint occasionnera un renforcement du développement économique sur les fonciers desservis par ces infrastructures. Les travaux d'urbanisme démontrent que la répartition des emplois créés sur les 113 communes du SCOT serait modifiée par ce projet. Ainsi, 24 000 emplois prévus sur le territoire seraient relocalisés le long du corridor de la TAE et du CLB.

Ces éléments risquent de dégrader les équilibres entre le cœur de l'agglomération et les périphéries et de modifier le développement urbain de communes pourtant sollicitées pour le financement des politiques de mobilités.

Connexion ligne B

La connexion de la ligne B à la ligne TAE fait l'objet d'une étude particulière par TISSEO.

Le projet présenté correspond à une solution au rabais par rapport à celle qui figurait dans le PDU 2012, et déclarée d'utilité publique en 2014.

En effet, le Prolongement de la Ligne B initial comportait 5 stations et allait jusqu'à Labège en double voie avec la même cadence sur toute la ligne. Or dans l'actuel projet, il ne comporte que 3 stations dont la cadence est 4 fois inférieure aux autres stations, soit 50 000 voyageurs par jour au maximum. Et ce alors même que la zone de Labège constitue l'une des zones avec le besoin de déplacements le plus important, comme indiqué pour la ligne TAE du projet.

De plus, l'infrastructure est réduite à une voie unique de l'avant-dernière à la dernière station.

Le potentiel de la ligne B est ainsi amputé, l'investissement étant reporté intégralement sur la partie Sud de la ligne TAE.

Ligne Aéroport Express

La jonction de la ligne TAE vers l'aéroport a fait l'objet d'une étude particulière par TISSEO. Du fait d'une faible demande, la solution d'une branche de métro dédiée paraît effectivement inutile. Une solution utilisant les rails du tramway actuel est bien la plus pragmatique, bien qu'elle constitue une rupture de charge (besoin d'effectuer un changement du mode de transport) du métro vers le tramway.

Il est à noter que ce projet va permettre d'augmenter la capacité de la ligne de tramway actuelle du fait de la séparation des lignes de tramway T1 et T2.

La tarification de cette portion de tramway n'est pas évoquée dans le dossier. Il faut espérer qu'elle ne fera pas l'objet d'une tarification spéciale comme la navette aéroport actuelle (8€ par trajet), qui est plus de 4 fois supérieure à un trajet classique. Une telle tarification pourrait en effet dissuader les usagers de la voiture de se reporter vers ce tramway.

Enfin, il est à noter que le tramway actuel aurait pu être prolongé vers le quartier Pont-Jumeaux via la gare Marengo (à partir du Palais de Justice), en utilisant le tracé du canal du midi, permettant ainsi de relier directement (sans rupture de charge) la gare ferroviaire et l'aéroport.