

**INTERVENTIONS D'Odile MAURIN pour le groupe AMC  
POUR LE CONSEIL MUNICIPAL DE TOULOUSE DU 8 FEVRIER 2022**

**2.1 - Projets 3ème ligne de métro et ligne aéroport express (Toulouse Aerospace Express) : Avis de la Mairie de Toulouse sur le dossier d'autorisation environnementale (Mobilités Gestion Réseaux 21 0803)**

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), dont 80 % en souterrain, 21 stations et 200 000 voyageurs quotidiens pour un budget de 2,62 milliards d'euros et une mise en service fin 2028. Les travaux directs n'ont pas encore commencé.

Voilà en quelques chiffres les promesses de la future 3e ligne de métro toulousain, dont la mise en service est prévue en 2028.

Encore une fois, il apparaît qu'il manque une vision globale entre les transports et l'urbanisme. Alors qu'il est prévu de construire la moitié des logements projetés par Toulouse métropole hors de Toulouse, vous continuez à vouloir construire sans respecter l'esprit ni la lettre du SCOT, en n'anticipant et en n'organisant pas les réponses aux besoins de transport sur l'ensemble de la métropole et non pas seulement sur la ville centre et les grosses communes voisines. Là-dessus vous ajoutez votre ZFE, et c'est le pompon, avec la chasse aux pauvres !

**Sur le plan prospectif**

Nous venons ici questionner l'affirmation d'une croissance démographique et économique continue.

Nous notons que vos affirmations d'une croissance démographique et économique de plus de 15 000 habitants et 7 000 emplois par an, et l'affirmation d'une tendance qui serait la même sur 10 ans, avec des habitudes et des modalités de déplacements qui seraient similaires, ne s'appuie que sur les derniers chiffres INSEE sur la population légale de 2019. Comme s'il n'y avait pas eu de crise sanitaire, comme s'il n'y avait pas davantage de télétravail, comme s'il n'y avait pas de plus en plus d'éléments qui indiquent des changements : risque sanitaire dans les transports en commun et report modal vers la voiture, développement de l'usage du vélo et du vélo électrique mais absence d'un réseau vélo sécurisé. Par exemple, le Monde du 14 janvier 2022 titrait « Immobilier : la démétropolisation post-confinement rééquilibre les territoires » se basant sur plusieurs études dont celles de la FNAIM qui confirme la fuite des habitants des grandes villes vers les plus petites. Ou encore, par exemple, l'article du courrier des maires du 3 février qui titre « France Stratégie objective le « rebond » annoncé des villes moyennes ».

Et quelle analyse fine faites-vous des conséquences de la crise sanitaire sur les modes de déplacement ? Rien alors que tout est interdépendant.

Si les prévisions avancées par certains se concrétisent (retour à l'usage de la voiture à cause du risque sanitaire, télétravail diminuant les déplacements, moindre attractivité des métropoles et exil de certaines populations vers les zones moins denses, réseau de transport collectif insuffisamment attractif notamment dès qu'on s'éloigne de la ville centre...), ceci dans le contexte existant avec la perte de vitesse du secteur aéronautique, les conséquences de la loi Climat et Résilience sur la constructibilité, la baisse du versement transport et un réseau express vélo balbutiant alors, cela change totalement l'équilibre économique de votre projet. Avez-vous seulement fait des

simulations des conséquences économiques de ce risque ? Avez-vous seulement construit différents scénarios prospectifs en fonction des tendances ?

Vous nous dites qu'il y aura aussi une enquête ménage-déplacement normalement à l'automne prochain qui permettra de mesurer les nouveaux comportements de déplacement, liés en partie à la crise covid mais pas seulement, et donc qu'on pourra alors, lors des résultats de l'enquête, prendre en compte ces nouvelles données pour actualiser.

Or, ce n'est pas quand les premiers coups de pioche et les premiers tunneliers arriveront qu'il sera encore temps de revoir le projet, et de s'assurer de sa pertinence écologique et de sa soutenabilité budgétaire !

### **Sur l'accessibilité PMR**

Nos échanges lors de la commission démontrent qu'il n'y a pas eu de réflexion sur les conséquences du vieillissement de la population puisque vous n'avez pas évalué l'augmentation du nombre de personnes âgées de plus de 60 ans et de plus de 80 ans, ainsi que la proportion de la population que ces catégories représenteront dans les années à venir.

Vous n'avez pas non plus envisagé les nouveaux besoins qui en découleront car la distance inter-station n'est pas compatible avec cet enjeu (distance moyenne inter-station de TAE : 1,4 km alors que 700m en national).

A moins qu'un réseau de bus avec des arrêts très rapprochés suive le même tracé que le métro, ce qui serait aberrant, les personnes âgées et celles peu mobiles n'iront pas attendre un bus qui passe toutes les demi-heures ou toutes les heures pour faire quelques centaines de mètres pour prendre le métro, sans parler des horaires ou de l'absence de bus les week-ends et soirées.

Nous nous interrogeons sur la sincérité et la rigueur de votre enquête environnementale présentée par Tisséo et portée au dossier de la MRAE qui va délivrer l'autorisation. C'est pourquoi nous vous demandons de procéder à une contre-enquête environnementale indépendante afin de clarifier la situation. Et de nous fournir les études multimodales réclamées depuis des mois ainsi que l'étude Citec sur le REV.

### **Sur la méthodologie de calcul pour les gaz à effet de serre**

Selon le collectif des Faiseurs de ville, il y a des omissions dans la méthodologie de l'étude d'impact de la TAE et des critères manquants concernant les émissions de GES

Ces omissions conduisent à donner un chiffre d'impact environnemental exprimé en émission de gaz à effet de serre qui serait sous-estimé.

Pour vérifier les chiffres présentés dans l'étude d'impact, il s'est basé sur la méthodologie Carboptimum qui a été appliquée pour les nouvelles lignes de métro du Grand Paris Express et qui ouverte et accessible.

Ils ont observé que des postes émetteurs de GES n'ont pas été pris et que les calculs sur les émissions lié à l'usage du béton armé n'étaient pas suffisamment détaillés et sont sous-estimés.

La contribution du collectif Info Action 3e Ligne soulève également des omissions sur les émissions en phase d'étude du chantier, et celles des déplacements liés aux chantier.

Mais selon ce collectif, le plus significatif sont les erreurs d'appréciations dans les postes qui ont été évalués dans l'étude d'impact. Comme les Faiseurs de Ville, ils s'appuient sur une note d'un cabinet indépendant mandaté par l'état pour réaliser une contre-expertise du projet TAE. Ces experts en comparant avec les chiffres des infrastructures du projet Grand Paris Express mettent en avant le fait que les émissions de GES pour les infrastructures du TAE + CLB sont sous-estimés par Tisséo.

C'est vraiment ce point qui est à l'origine de l'écart et de la sous-estimation des émissions de Tisséo. C'est une contradiction sur la quantité de béton nécessaire

Selon le rapport ATMO, l'impact de la 3e ligne de métro dans les réductions d'émissions de GES est de

-4% de GES à la date de mise en service pour TAE + CLB

-3% de GES à 20 ans de la date de mise en service

A noter que ce rapport ATMO ne comptabilise pas les émissions dues au chantier. Il s'agit de projections liées au report modal. Ce qui veut dire que même si le chantier était neutre en carbone, les baisses de GES induites par la 3e ligne sont très minimales par rapport au coût et à l'ampleur du projet

### **Quelles incidences sur le PCAET**

Alors même que nous venons d'apprendre que vous êtes très loin de tenir les objectifs du PCAET (-9% au lieu de -40%), vos approximations risquent d'aggraver encore la situation. Alors que les plus grands leviers d'action sont le résidentiel, 21% des émissions de CO2, le transport, 52% des émissions à l'échelle métropole, et la préservation des espaces verts, vous traînez des pieds pour refaire le PDU et proposer une nouvelle politique volontariste des mobilités pour l'ensemble de la métropole et pas seulement pour Toulouse, seule solution pour tenir les objectifs + un engagement véritable pour permettre l'isolation thermique du bâti.

### **Insincérité des chiffres de Tisséo sur le nombre de kilomètres évités**

#### **Aller-retour des camions, déblais, remblais**

#### **Technique à pression de boues**

#### **Surévaluation des émissions de la flotte automobile**

**Vos réponses succinctes, peu convaincantes aux recommandations de la MRAE de juin 2021 :**

#### **Ecologie - arbres**

Selon les derniers chiffres communiqués lors de la commission Mobilités, le nombre d'arbres qu'il est prévu d'abattre passe de 2 500 à 1 900 maximum, avec une compensation à hauteur de 5 000. 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.

« L'arrachage de plus de 2 000 arbres n'est pas anodin et ses conséquences dépendent de l'âge des arbres, leur état de santé, leur site d'implantation... ». En se basant sur le Baromètre de l'arbre, un outil mis au point par des experts arboricoles, son collectif estime qu'il faudrait en réalité planter... 20 000 arbres ! La différence est de taille. »

l'effet du tunnel qui passera sous la partie sud-ouest du bois de Limayrac [...] sur l'alimentation en eau par la nappe phréatique [et] sur le système racinaire des arbres ».

Enfin, une partie des plantations prévues pose aussi question. Certaines sont proches d'espaces naturels ou sur des parcelles déjà boisées, sur le site du Touch, à Ramonville ou à... Montgiscard, à près de 10 km du tracé. La Mission régionale d'autorité environnementale pointe cet éloignement qui « implique de fait une dégradation non compensée pour les habitants du territoire impacté » et

questionne « les réels gains écologiques engendrés » sur ces espaces naturels plutôt que sur des sites fortement dégradés ou artificialisés.

**Gestion et prévention des risques**, avec les risques d'inondation

**Indisponibilité tramway T2 (Ancely à Aéroport) et perturbation Linéo et bus classiques** pendant 3 ans avec report partiel sur voiture (et perturbation du trafic routier)

### **Intermodalité et REV**

Alors que l'efficacité d'un plan de transport est étroitement liée à la question de l'intermodalité, nous ne savons toujours pas comment le REV (Réseau Express Vélo) sera interconnecté avec les stations de la 3<sup>e</sup> ligne. Et donc nous n'avons pas d'informations sur le nombre d'interconnexion entre le métro et le Réseau Express Vélo et leur échéance.

Quant à votre objectif de mailler le réseau de transports en commun, il ne s'agit pas d'un maillage réel du réseau de transports en commun car le réseau ferroviaire, en attendant le RER Toulousain, ne répond pas aux besoins en termes de cadencement, d'amplitude et de vitesse commerciale. C'est un projet qui ne concerne que 4 communes dans Toulouse et qui ne répond pas au défi de maillage réel de l'ensemble du territoire du PTU. En outre, les services ont reconnu en commission qu'il n'y a aucun projet structurant de prévu en dehors de ce qui était inscrit dans le PDU annulé et ne projettent pas d'y apporter des compléments avant 2030.

Quelles lignes de transport en commun sont prévus alors que vous n'avez plus d'argent ?

### **Quelle actualisation du PDU plan de mobilité à l'échelle de la métropole ?**

Malgré l'annulation du PDU avec effet immédiat par le tribunal administratif, alors que l'appel introduit par Tisseo n'est pas suspensif, et que sa demande de sursis à statuer a été rejeté par la CAA, le site de Toulouse Métropole et Tisseo continuent à afficher le document comme s'il était encore en vigueur

Qu'il s'agisse d'une révision ou d'une actualisation, et sachant qu'il faut 4 ans pour réviser un tel plan, comment se fait-il que le travail ne soit pas déjà engagé afin de répondre véritablement au besoin de mobilité de l'ensemble des habitants du périmètre de transport urbain, et pas seulement ceux des villes les plus importantes en population.

Comment justifiez-vous légalement et règlementairement de ne pas avoir engagé l'élaboration d'un nouveau PDU comme vous êtes en train de le faire sur le PLUi-H ? Alors même que l'ancien PDU n'inclue pas cette 3<sup>e</sup> ligne ?

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

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 réclamons par ce biais un nouveau débat public sur les mobilités, 5 années après le dernier qui a eu lieu en 2017, comme le permet la loi.**

**Situation juridique de Tisseo**

**Soutenabilité budgétaire**

Avez-vous calculé le manque à gagner pour Tisseo s'il y a ne serait-ce qu'une baisse de 20% des déplacements emplois et la baisse de fréquentation des bus et du métro à cause du Covid ?

Vous dites que la soutenabilité financière du projet mobilité a été regardée dès le début en 2016-2017 et actualisée pour la dernière fois en 2021, après les effets de la crise sanitaire, mais sans analyser plus avant les conséquences durables de cette crise sanitaire qui, rappelons-le, n'est pas encore finie.

Comment avez-vous pris en compte **l'alerte de la Chambre Régionale des Comptes de décembre 2018** ?

### **Autre alerte avec la BEI**

**Sur l'intérêt du projet, la desserte des pôles économiques est passée avant les besoins globaux de déplacements de la population alors qu'on sait que les déplacements liés au travail ne représentent que 30%** donc cela ne répond pas de manière efficace ou capacitaire aux nouveaux besoins de déplacement. Cela pose aussi la question de l'évolution du marché de l'emploi à l'échelle de la métropole et que se passera-t-il si l'emploi aéronautique ne retrouve pas son niveau antérieur aux pertes d'emploi enregistrées pendant la crise dans un contexte d'avenir incertain de cette industrie ?

### **En synthèse :**

👉 Politique des transports et budget disproportionné : On met tous nos oeufs dans le même panier. On est sur un projet pharaonique qui ne sert pas l'ensemble du territoire. Peu de report modal prévu, pas de connexions avec d'autres modes de transports, bouffe tout le budget. Ne laisse aucune marge : problème du PDU qui est toujours inexistant

👉 Prospective urbaine : Etalement urbain, dessert des zones économiques (pas de loisirs), ne prend pas en compte l'évolution de la société

👉 Ecologie et juridique : Ne répond pas aux exigences environnementales, insincérité sur les chiffres, pas de concertation, dénoncé par les assos environnementales, risques de recours juridique. Attention le PDU et le PLUiH se sont déjà fait annuler parce que pas de mise à jour de votre logiciel politique en fonction de l'évolution de la réglementation environnementale

👉 Alternatives que l'on portait : Phasage, dégager du budget, plan d'urgence des transports, assurer l'intermodalité entre les différents modes.

### **Projet au service quasi exclusif des grandes entreprises**

### **Renforcement des inégalités sociales politiques et écologiques**

### **Droit à la ville pour tous bafoué**