

# DÉBAT PUBLIC 3<sup>ème</sup> ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



## CAHIER D'ACTEUR DE FNE MIDI-PYRÉNÉES

### Le TAE, une réponse inappropriée et très chère à des enjeux qui concernent plus d'un million de citoyens!



#### ÉDITO

France Nature Environnement Midi-Pyrénées est la fédération des associations qui regroupe plus de 170 associations soit de l'ordre de 10 000 citoyens dans la zone Midi-Pyrénées. Créée en 1974, c'est une association sans but lucratif, indépendante de tout acteur politique et économique. Misant autant sur la contestation que sur la concertation, FNE Midi-Pyrénées est un acteur incontournable du dialogue environnemental, agissant au nom du seul intérêt général; ses revendications sont construites et portées par des militants bénévoles.

Elle défend notamment la sobriété, la solidarité et le respect du vivant. Elle a pour objet d'agir en faveur de la protection de l'environnement, de l'aménagement harmonieux et équilibré du territoire et de l'urbanisme, des éléments fondamentaux de la vie, de l'interface santé-environnement et de lutter contre les pollutions et les risques. Les transports sont un sujet qui l'intéresse; en 2013, elle a valorisé des bonnes pratiques de mobilité en région.

Ce qui nous motive dans le cadre de ce débat: la préservation de l'environnement, la qualité de vie des citoyens et la préservation de leur santé. Notre objectif, dans le cadre de la révision du plan de déplacement urbain (PDU) toulousain appelé « Projet mobilités 2020 – 2025 – 2030 », une reconquête de la qualité de l'air, la diminution de l'usage de la voiture solo et la prise en compte des besoins de mobilité de la population de l'aire urbaine. Pourquoi de l'aire urbaine? Parce que l'aire urbaine telle que définie par l'INSEE a un sens quand on parle des déplacements domicile – travail. Si nous parlons de suite révision du PDU toulousain c'est que le SMTC (Syndicat mixte des transports toulousains) présente le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro (TAE) comme l'axe structurant de son « Projet mobilités » avec notamment dans ses objectifs une prise en compte des trajets domicile travail.

La troisième ligne de métro ne peut répondre au seul objectif de la croissance des déplacements domicile-travail, d'autant que dans le cadre de la dernière « enquête déplacement des ménages de 2013 »<sup>(1)</sup>, 28 % seulement des déplacements relève des trajets domicile-travail et domicile-lieu d'étude, et ces derniers sont concentrés aux heures de pointe. Ce projet doit aussi participer à un projet territorial global conçu à l'échelle au minimum de la Métropole et de ses ambitions. Pour l'instant il ne concerne que Toulouse et les 2 communes de Colomiers et Labège, or le PDU dont le SMTC a la responsabilité comporte 115 communes.

Le coût d'investissement de 2,128 milliards affiché pour le TAE est énorme et peut-être est-il sous-évalué. En effet, si l'on se réfère à la ligne B de Rennes en chantier, il faudrait l'estimer à 2,388 milliards<sup>(2)</sup> (en HT valeur 2010) et sans doute à un montant supérieur en valeur 2019, date qui est présentée comme le début du chantier. En tout cas, l'investissement pour réaliser le TAE empêchera au moins sur 20 ans d'avoir d'autres types de projets. Une partie du « Projet Mobilités » (la partie à l'horizon 2025, page 21 du dossier du débat) n'est pas incluse dans le budget global des 3,8 milliards d'euros.

(1) fournie dans les annexes du dossier du SMTC - (2) compte tenu de son prix réel au km.

FNE Midi-Pyrénées - Maison de l'Environnement - 14 rue de Tivoli 31000 TOULOUSE  
contact@fne-midipyrenees.fr <http://www.fne-midipyrenees.fr/>

# UN PROJET QUI NE PREND PAS EN COMPTE LA RÉALITÉ DES ÉVOLUTIONS

## Pour 2,4 milliards d'euros, ne peut-on faire mieux voire beaucoup mieux?

Sauf quand il y a de gros ouvrages d'art, un tram c'est de l'ordre de 40 millions le km<sup>(2)</sup>. Avec 2,4 milliards on pourrait, par exemple, réaliser 60 km de tram; ceci permettrait de réaliser un véritable maillage tram et donnerait de l'efficacité à la partie déjà réalisée. La conception d'une politique des transports ne peut se construire par des ruptures parce qu'il y a un changement d'équipe politique.

## Les avantages du métro... à voir!

Dans les atouts en faveur du métro, sont cités les « temps de parcours très performants ». De fait il s'agit ici de vitesse commerciale du métro, or ce qui intéresse un usager c'est le temps pour un déplacement du point de départ au point d'arrivée. Sur un même trajet un tram peut-être aussi intéressant, on y accède directement depuis la rue, les arrêts sont plus rapprochés, etc. Le porteur de projet dans son dossier (page 24) compare le nombre de personnes potentiellement transportées à l'heure par un métro par rapport à d'autres modes de transport. Sur un trajet donné de 28 km, un tram peut avoir jusqu'à 400 places et donc, avec une fréquence de 5 minutes, transporter jusqu'à 4 800 personnes, le métro ne fera que le double. On voit bien que l'idée d'un maillage de lignes de tram est tout à fait fondée et pourrait avoir globalement la même capacité.

## Un désavantage criant du métro...

Le métro présente un inconvénient, l'accessibilité; cela va bien au-delà des personnes en fauteuil roulant, il s'agit de personnes âgées, de personnes chargées de valises, de personnes de tout âge avec béquilles, d'adultes accompagnant des enfants en bas âge dans des poussettes, etc. La réalité quotidienne des deux premières lignes de métro prouve que cela est pris en compte d'une manière non satisfaisante pour les usagers concernés. Le tram a la particularité de supprimer l'ensemble de ces problèmes. D'une manière historique les transports en commun sont construits à Toulouse en radial et les projets de Linéo n'y dérogent pas. Cette ligne est aussi construite ainsi par 2 sections, pour parties radiales, convergeant à Matabiau.

(2) quand on se réfère à d'autres chantiers.

(3) données extraites de l'« enquête déplacement des ménages de 2013 » fournie dans les annexes du dossier du SMTC.

Or, les déplacements d'échange entre Toulouse et la périphérie ne représentent que 17 % des déplacements. Mais « les déplacements internes à la périphérie sont plus nombreux que les déplacements internes à Toulouse (44 % contre 36 %) » et l' « on observe une forte croissance des déplacements internes à la périphérie (proche et éloignée). »<sup>(3)</sup>

En admettant que le TAE représente une réponse à considérer, qu'est-il proposé pour permettre de drainer au mieux vers ce TC? Quels moyens de rabattement? Quelles navettes? Quels TAD? Quels parcs relais pour les vélos et les véhicules motorisés?

## Ce que nous apprend l'enquête déplacement des ménages.

Par an, il faut noter l'arrivée de 15000 habitants par an sur la zone du PDU mais la croissance démographique est 3 fois plus forte en périphérie qu'en centre-ville. Cette périphérie a plusieurs caractères à noter:

- 1) La taille des ménages y est plus importante en périphérie 2,63 personnes par ménage contre 1,82 en centre-ville.
- 2) Le nombre de déplacements par jour et par personne est plus élevé 3,9 que la moyenne sur la grande agglomération.
- 3) Les déplacements en voiture augmentent dans cette zone. Dans l'intégralité de la zone PDU: 3 déplacements sur 4 se font au départ du domicile donc le lieu de résidence est un facteur important. Les déplacements domicile travail qui ne représentent que 16 % des déplacements sont effectués dans 74 % des cas en voiture. « Les distances plus longues que pour d'autres motifs expliquent en partie le recours à la voiture. »

**On voit bien que l'enjeu, de plus en plus prégnant, qui concerne la périphérie toulousaine, est important et le TAE n'y répond pas et bloque le financement de toute réponse.**

## Dans le projet, le volet environnemental est indigent...

Le chapitre 5 du dossier fourni par le SMTC liste un ensemble de thèmes: biodiversité, TVB, paysages, etc. en affirmant la préoccupation de leur prise en compte. On peut noter que 30 enjeux y figurent. Mais, à la lecture des différentes parties, on ressent que cela reste du domaine du vœu pieu, des formules incantatoires. Les échanges oraux avec le porteur de projet n'ont pas amené de réponses précises complémentaires.

Rien n'est dit sur les volumes, même de manière approximative, des déblais et de leurs possibles usages et ce n'est pas négligeable puisque de l'ordre de 17 km sont envisagés en tunnel. La réalisation de la ligne de métro nécessiterait-elle des apports de matériaux et si oui lesquels?

## Le voisinage de risques technologiques

En ce qui concerne la prise en compte des risques technologiques majeurs présents dans la partie nord, préciser qu'il y a des PPRT obligatoires ne peut être une réponse suffisante. Il est fondamental de ne pas accroître le nombre de personnes pouvant être impactées en cas d'accident industriel. Le retour d'expérience de l'accident AZF est à prendre en compte.



## L'amélioration de la qualité de l'air est loin d'être acquise!

Aujourd'hui sur l'agglomération toulousaine les zones où la pollution de l'air est la plus forte sont les bandes en bordure de la rocade et des axes routiers pénétrants à fort débit. Ce qu'illustre parfaitement la carte de l'ORAMIP rendant compte des données disponibles en 2013: sont figurées en rouge les zones dépassant 40 microgrammes/m<sup>3</sup> de dioxyde d'azote en moyenne annuelle. Les documents fournis par le porteur de projet dans le cadre du débat public concernant le projet de Grand contournement de Toulouse démontraient clairement que la congestion de la rocade n'est pas due au trafic de transit mais bien aux utilisateurs provenant de l'extérieur de Toulouse et qui utilisent la rocade sur un tronçon entre quelques échangeurs avant de ressortir vers l'extérieur.

## Les émissions de polluants qui restent théoriques

Les gains, en qualité de l'air, présentés dans le dossier ne sont pas estimés par l'ORAMIP pour la mise en œuvre du TAE mais pour l'intégralité du « Projet Mobilités ». Par ailleurs ils sont établis par modélisation en se référant à des émissions théoriques définies par des directives européennes; l'actualité nous a démontré l'écart qu'il pouvait y avoir entre les émissions théoriques et la réalité d'un moteur en situation réelle.

*Fritillaire pintade - Espèce patrimoniale présente sur la commune de Toulouse secteur Saint Martin du Touch  
photo de Jaoua Celle*

# PRÉSERVONS LA NATURE DE PROXIMITÉ!



## Point de vue de Nature Midi-Pyrénées

Comme pour toute nouvelle infrastructure, l'enjeu prioritaire est de stopper la consommation d'espace dans la métropole toulousaine marquée par un étalement urbain record, et donc de prendre toutes les mesures d'évitement en faveur des espaces naturels et agricoles qui pourraient être détruits, coupés ou réduits, notamment dans les tronçons en aérien, mais aussi autour des parkings et stations.

Mais la biodiversité ne se cantonne pas aux seuls espaces naturels remarquables, elle est partout, ce qui justifie sa prise en compte systématique et transversale dans la définition et la mise en œuvre de l'aménagement. Beaucoup d'espèces de plantes, insectes, amphibiens, reptiles, mollusques, oiseaux ou mammifères... vivent, s'alimentent, se reproduisent, hivernent dans le fuseau d'étude de l'itinéraire préférentiel, trouvant dans le milieu urbain ou périurbain des niches écologiques particulières, adaptées à leurs besoins (voir carte ci-contre).

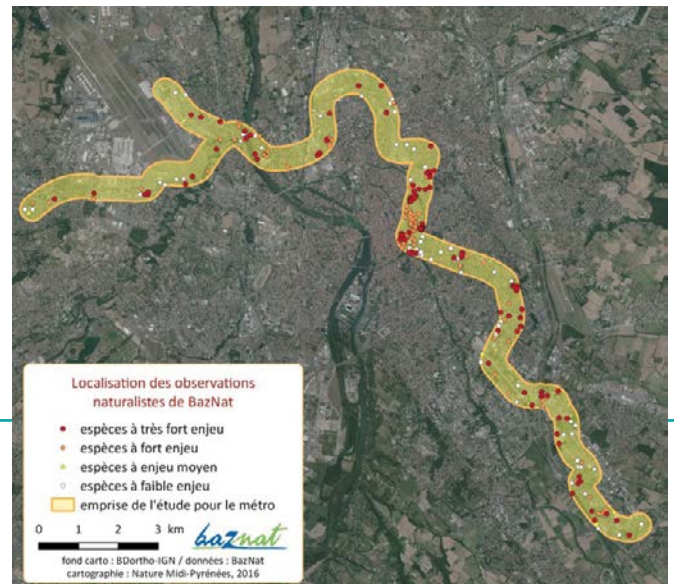
Les risques de destruction d'habitats et les coupures de corridors écologiques doivent être étudiés de manière approfondie afin d'être évités: modifications du réseau hydrique, tassement des sols et destruction de la végétation sur la bande de travaux pour les tronçons en aérien et sur les zones d'acheminement des engins, assèchement de zones humides consécutif au creusement du tunnel avec pompage pour les parties en souterrain, eutrophisation, dissémination d'espèces invasives, etc.

Mais au-delà de ces dégradations directes sur l'emprise du projet, c'est la manière dont vont être gérés les millions de m<sup>3</sup> de déblais tunneliers qui va déterminer l'ampleur des

impacts sur les milieux naturels. Le coût exorbitant pour le tri et la valorisation de ces déchets de piètre qualité et qualifiés de stériles, fait que bien souvent c'est l'urgence et le système D qui prévaut et tout est bon pour stocker, combler, remblayer des terrains, dans les anciennes gravières mais aussi dans les milieux naturels à l'abri des regards. Lors des travaux des deux premières lignes, à quelques kilomètres de Toulouse, des prairies inondables et des boisements humides en bordure de cours d'eau ont ainsi été rehaussés de quelques dizaines de centimètres, détruisant de manière irréversible toute la typicité écologique de ces milieux remarquables. Nous ne pouvons plus accepter cela!

**Pascale Mahé**  
Directrice

**Les enjeux majeurs concernent les espèces:**  
*Linotte mélodieuse, Pie grièche, Grenouille agile, Pipistrelle de Khul, Grand capricorne, Lérot.*



## EN CONCLUSION

Le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro ne répond pas suffisamment aux objectifs d'une reconquête de la qualité de l'air, de la diminution de l'usage de la voiture solo sur la zone du Plan de déplacement urbain alors qu'il est présenté par le SMTC comme son axe structurant. Ce projet, qui reste très toulousain, nécessite un tel budget qu'il bloquera toute autre initiative conséquente durant au moins 20 ans

à l'échelle de la zone de vie de plus d'1 million de citoyens. Il est encore inconcevable aujourd'hui qu'un projet aussi coûteux ne fasse pas l'objet d'une étude comparative bénéfiques/coûts avec une ou plusieurs solutions alternatives pour confirmer que l'on ne peut pas faire autrement. Au nom de l'intérêt général, FNE Midi-Pyrénées a une position défavorable sur ce projet.

**cndp**

Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC 3<sup>ème</sup> ligne de métro  
10 place Occitane - 31000 - Toulouse T. 05 67 77 80 21  
m3t@debatpublic.fr metroligne3toulouse.debatpublic.fr