

Contribution d'Alternatiba Toulouse à l'Enquête Publique Environnementale du projet de 3^e ligne de métro

En préambule de cette contribution, nous souhaitons pointer qu'un bilan de mi-parcours du Plan Climat Air Energie de la Métropole (PCAET) a été présenté aux associations en décembre 2021 : celui-ci pointe un retard considérable sur l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES). La métropole de Toulouse de par ses actions, est sur une trajectoire de -9% à horizon 2030, au lieu des -40% fixés dans le PCAET. Le secteur des transports routiers est à l'échelle de la métropole, le poste émetteur le plus important avec un poids de 52% des émissions du territoire en 2018. Le développement d'alternatives permettant la réduction des émissions de ce poste est donc crucial pour permettre à la métropole d'atteindre ses objectifs, et surtout d'être conforme au cadre réglementaire des Accords de Paris pour la limitation du réchauffement à +1,5°, dont le Plan Climat est la déclinaison territoriale.

Nous avons donc observé avec attention le projet de la 3^e ligne de métro - Toulouse Aéroport Express (TAE) qui est l'action de plus grande envergure en matière des transports menée par la métropole.

Plusieurs points nous ont interpellés :

1- La mesure des émissions de gaz à effet de serre émis par le chantier de la 3e ligne de métro - Toulouse Aéroport Express (TAE)

Nous constatons que certains postes n'ont pas été comptabilisés dans le calcul des GES émis par le chantier : il s'agit des émissions induites par les déplacements en phase d'études du chantier et celles des déplacements liés au chantier. Ce sont pourtant des postes d'émissions assez classiques, nous ne comprenons pas pourquoi ils ne sont pas entrés en compte lors des évaluations.

Concernant les émissions induites par l'utilisation du béton (qui est le plus gros poste émetteur de GES), nous sommes surpris de constater que ce chiffre est nettement inférieur à celui présenté pour un projet d'infrastructure similaire comme celui du Grand Paris Express. En effet sur ce dernier, la société Carbone4 avait estimé en 2011 un niveau d'émission de 40 000 tCO₂/km, et la SGP 27 000tCO₂/km pour la réalisation des souterrains¹. Or dans l'étude d'impact de Tisséo, le niveau d'émission est de 11 000 tCO₂/km, soit un niveau très nettement inférieur, mais qui n'est pas spécialement présenté comme tel non plus.

2- Les décalages de chiffres sur la réduction du transport routier (exprimés en km/jour)

¹ Contre-expertise de l'évaluation socio-économique du projet de la Ligne 3 de Métro à Toulouse, consulté le 18/01/2022 : https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2021/04/rapport_ce_toulouse_lm3.pdf

Nous avons été étonnés de constater que le nombre de trajets voitures évités, exprimés en km/jour, indiqué par Tisséo dans l'étude d'impact, est largement surestimé par rapport à ceux qui sont indiqués sur le site de Tisséo et par l'ATMO.

Sur le site de Tisséo² il est indiqué que le projet permettra une économie de 250 000 km/jour. Dans le rapport d'ATMO³ l'estimation est de -211 000 km/jour pour le TAE et de -250 000 km/jour pour le TAE + CLB.

Dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique, Tisséo avance -531 000km/jour (-558 000 km/jour pour TAE + CLB) évités grâce au projet TAE.



Améliorer la qualité de vie ✓

La 3^{ème} ligne de métro permettra d'économiser 250 000 km de trajets polluants par jour soit un gain de près de 28 700 tonnes de gaz à effet de serre sur un an ou encore l'équivalent des émissions d'une commune de 7 472 habitants. Pas mal pour une seule ligne.

21 stations

27 km longueur de la ligne

Objectif : réduire la dépendance aux énergies fossiles dans les transports en connectant différents modes de déplacements aux stations, et favoriser l'essor des mobilités douces.

La 3^{ème} ligne permettra 250 000 km de trajets polluants en moins chaque jour ce qui représente :

- A. 3 fois le tour de la terre
- B. 4 fois le tour de la terre
- C. 5 fois le tour de la terre
- D. 6 fois le tour de la terre

Capture d'écran du site de Tisséo <https://www.toulousemetro3.fr/le-projet/enjeux-environnementaux.html>

² Site Tisséo de présentation de la 3^e ligne, consultée le 19/01/2022 : <https://www.toulousemetro3.fr/le-projet/enjeux-environnementaux.html>

³ Rapport annuel ATMO 2018 - Etude de l'impact des projets de Toulouse Aerospace Express et de la Connexion Ligne B, consulté en ligne le 19/01/2022



	Milliers de km parcourus par jour	Évolution en fonction du scénario indiqué précédemment								
		en µg/m³							en µg/m³	
		CO	COVNM	NOx	C ₆ H ₆	PM ₁₀	PM _{2.5}	O ₃	NI	
Horizon mise en service	Impact TAE	-211	-93	-10	-115	-0.39	-17	-10	-0.05	-0.50
	Impact CLB	-39	-18	-2	-24	-0.07	-3	-2	-0.01	-0.10
	Impact TAE+CLB	-250	-110	-12	-139	-0.46	-20	-12	-0.06	-0.61
Horizon mise en service + 20 ans	Impact TAE	-213	-76	-7	-45	-0.27	-16	-9	-0.05	-0.50
	Impact CLB	-39	-15	-1	-10	-0.05	-3	-2	-0.01	-0.10
	Impact TAE+CLB	-253	-90	-8	-55	-0.32	-19	-10	-0.05	-0.60

Tableau 21 : Impact absolu de TAE, de CLB et de TAE+CLB en matière de nombre de kilomètres parcourus et d'émission des différents polluants pour l'ensemble du réseau routier retenu dans la bande d'étude pour chaque horizon

Capture d'écran du site d'ATMO et du tableau 26 de son Etude de l'impact des projets de Toulouse Aerospace Express et de la Connexion Ligne B

La différence va donc du simple au double entre le site de Tisséo et son étude d'impact. Ce qui est très problématique, car c'est en fonction de ces chiffres que l'on peut évaluer le remboursement de la dette carbone contracté par le chantier. Il est impératif de savoir lequel est le bon, si l'étude s'appuie sur un chiffre surévalué, c'est le bénéfice calculé de la 3^e ligne de métro qui est faussé.

3- Alternatives et annulation du Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Études des alternatives : sur l'étoile ferroviaire et les connexions ferroviaires

Nous sommes étonnés du décalage entre les argumentaires tenus dans l'étude des alternatives et les réponses aux recommandations de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) de juin 2021, concernant la question ferroviaire.

En effet, des études sur la question du réseau express métropolitain (étoile ferroviaire) sont citées dans la pièce F12, mais ne sont pas celles sur lesquelles s'appuie l'abandon de l'alternative constitué par le projet d'étoile ferroviaire. L'abandon du projet s'appuie sur l'avis du Conseil scientifique et des études menées en 2017. Il nous est permis d'imaginer⁴ que les études à prospectives multimodales lancées dans le cadre du dernier Contrat Plan Etat-Région (CPER) (2015-2020) auraient pu donner un éclairage actualisé sur le sujet.

Par ailleurs, dans la pièce F12 en réponse aux recommandations de la MRAE de juin 2021, nous notons de multiples références quant à l'exploitation d'un réseau express régional et des lignes de l'étoile ferroviaire, alors qu'il a été dit précédemment que le projet était trop onéreux comparativement à la 3^e ligne de métro, et que de nouvelles études sont en projet de lancement dans le cadre du CPER (2021-2026). Il n'y a donc pas de date fixée qui pourrait permettre de se projeter dans une complémentarité entre la 3^e ligne de métro et une exploitation ferroviaire péri-urbaine.

⁴ On se contente d'imaginer, étant donné qu'elles n'ont pas été rendues publiques et qu'à date seulement la Région, Tisséo, et la Préfecture en ont eu connaissance.

En revanche nous notons que si le sujet des Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain (AFNT) est largement évoqué, il n'est pas dit explicitement que ces travaux seront réalisés dans le cadre du Grand Projet Sud-Ouest (GPSO), et il n'est fait aucune allusion quant à l'impact de l'arrivée de la LGV à la gare de Matabiau (très rapidement évoquée dans l'étude socio-économique). Sachant que la gare et le quartier sont en pleine restructuration notamment en lien avec ce projet, et que l'aménagement d'une gare pour une arrivée de TGV n'est pas la même que pour de la desserte locale et régionale, nous nous posons la question quant à la sincérité de tout le descriptif sur les connexions ferroviaires qui ne semblent pas correspondre à la réalité des projets à venir en la matière.

Cela entre dans le manquement de cette étude à présenter la vision urbanistique globale dans laquelle s'inscrit le projet de 3^e ligne de métro.

Annulation du PDU et conformité avec les objectifs du PCAET

Il est clairement indiqué dans les documents que l'absence de PDU n'impacte pas le projet en tant que tel. En revanche, nous estimons qu'il est extrêmement problématique au vu des réglementations actuelles et des objectifs de baisse des émissions à effet de serre, de ne pas avoir de document cadre organisant les mobilités et leur intégration à une stratégie urbaine métropolitaine. Aujourd'hui le projet de 3^e ligne de métro ne s'inscrit pas dans un cadre global défini par un PDU qui soit lui-même conforme au Plan Climat. Le projet de 3^e ligne de métro se fait en dehors de ces cadres, alors qu'il est structurant et qu'il va peser lourd dans les capacités futures d'investissement de Tisséo.

Nous tirons donc la sonnette d'alarme sur le fait qu'un projet de cette taille se fasse en dehors d'un cadre stratégique global permettant d'attendre les objectifs fixés au PCAET. Cela est d'autant plus inquiétant que l'objectif de -40% d'émission de Gaz à Effet de Serre d'ici 2030 va être prochainement revu à la hausse pour se mettre en conformité avec les directives européennes.

Conclusion :

Nous donnons un avis défavorable à ce projet. Nous estimons que les trop nombreux écarts sur les indicateurs d'émissions de gaz à effet de serre, et l'absence de cadre réglementaire pour une conformité avec le Plan Climat Air Energie nous empêche d'avoir la certitude que ce projet va être réellement bénéfique pour l'environnement.