

Octobre 2017



Projet Mobilités 2030

Contribution d'EELV à l'Enquête Publique

Introduction

Dans l'agglomération toulousaine, les transports sont responsables de près de la moitié des émissions de gaz à effet de serre (27% liés aux déplacements des personnes, 19% liés au transport de marchandises).

Le Plan Climat de Toulouse Métropole constate que « sur le territoire, presque les 2/3 des distances parcourues le sont au volant d'une voiture, 90% des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité locale sont dues à la voiture particulière. » Les prévisions affichant une hausse de 63% des déplacements sur l'aire urbaine d'ici 2020, il y a urgence à agir afin de développer les alternatives à la voiture.

Le développement des mobilités doit être à la hauteur de l'enjeu climatique et de l'enjeu de préservation du cadre de vie, mais il est tout aussi crucial en matière de santé publique. Les mesures récemment présentées par le Préfet d'Occitanie pour réduire la pollution de notre agglomération en témoignent, quand la pollution de l'air serait à l'origine de 2 800 décès par an dans notre région.

L'ampleur des besoins et l'urgence écologique nécessitent donc une intervention publique forte. Mais il n'est pas possible d'attendre 2025 voire 2030 pour apporter des solutions concrètes aux Toulousain-e-s et aux habitants de l'aire urbaine. Or le projet Mobilités soumis à enquête publique est centré sur une 3ème ligne de métro qui n'apportera pas de solutions à court terme, tout en absorbant des ressources qui pourraient être utilisées pour favoriser une résorption rapide de la congestion de notre agglomération.

Afin de permettre un maillage du territoire efficace et de répondre à l'enjeu climatique, sanitaire et de préservation du cadre de vie, Europe Écologie – Les Verts propose donc un projet alternatif de développement des mobilités à l'horizon 2030.

Sommaire

1. Un projet Mobilités 2030 qui ne répond pas aux enjeux

- a) Un réseau de transport incohérent..... 3
- b) Un PDU 2012 qui ne doit pas être sacrifié..... 4
- c) Des déséquilibres territoriaux à venir..... 5
- d) Un plan de financement fragile..... 5
- e) Une absence de prise en compte des modes actifs..... 6
- f) Des enjeux environnementaux, climatiques et de santé publique insuffisamment pris en compte..... 6

2. Contre-projet proposé par EELV

- a) Le développement d'un réseau de bus rapides et cadencés..... 8
- b) La poursuite et l'amélioration du réseau de tramway..... 9
- c) La création des circulaires de bus rapides..... 10
- d) L'amélioration de l'offre de métro, la création d'une nouvelle ligne Colomiers-Marengo..... 11
- e) Un réseau de trains cadencés et la création de pôles d'échange multimodaux..... 13
- f) Le maillage et l'intermodalité, des facteurs-clés..... 14
- g) Chiffrage du contre-projet..... 15

Conclusion

1. Un projet Mobilités 2030 qui ne répond pas aux enjeux

a) Un réseau de transport incohérent

L'agglomération toulousaine est marquée par la faible densité de son habitat et la concentration des emplois. Des années d'absence de planification urbaine ont mené à une artificialisation des terres agricoles pour répondre au modèle dominant de la maison individuelle. Les emplois se sont, eux, progressivement concentrés dans des zones mal desservies en transport en commun.

Le réseau de transport s'est concentré sur les deux lignes de métro centralisées sur Toulouse. Des tronçons pour compléter le maillage du réseau manquent actuellement, notamment des circulaires permettant aux zones périphériques d'être reliées au réseau. Des zones entières du territoire sont délaissées alors que les problèmes de mobilité y sont importants.

Ces deux lignes de métro ont été réalisées dans un délai de 25 ans environ, en faisant supporter au SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun) une lourde dette, condamnant ainsi le développement d'un réseau de surface, pourtant complémentaire.



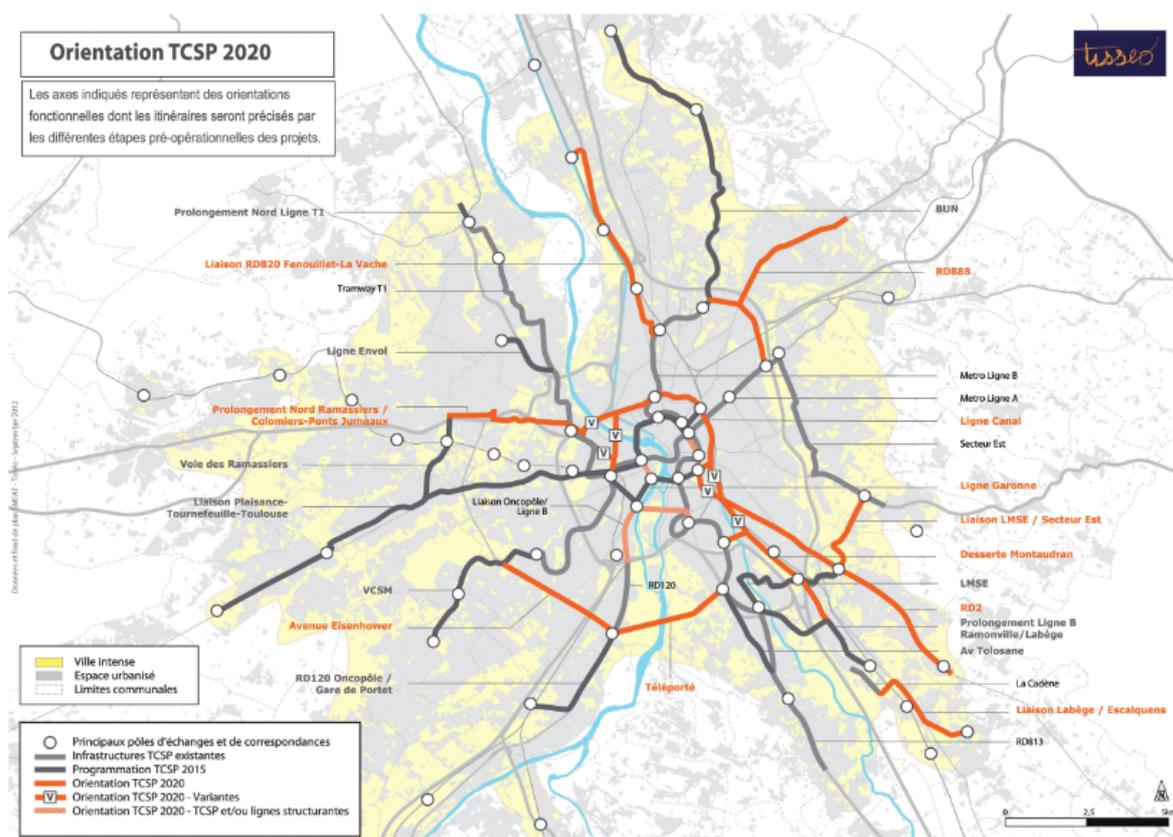
Le projet Mobilités 2030, Plan de Déplacements Urbain (PDU), tel que soumis à l'enquête publique se compose essentiellement du projet de 3^{ème} ligne de métro « TAE ». Le choix de ce mode de transport ne permet pas de répondre à l'urgence des problèmes de mobilité compte tenu de sa durée de mise en place et de son coût, à l'instar des deux premières lignes de métro.

Ce projet n'aura de cohérence que s'il est précédé d'un réseau structurant : des lignes ferroviaires cadencées (au 1/4 d'heure) et un réseau de surface (bus et tramway) performant comprenant des lignes radiales et circulaires pourraient compléter les tronçons existants. Ces solutions ont l'avantage de s'appuyer sur des infrastructures existantes que sont les routes et les voies ferrées.

La durée de mise en place moindre des modes de transport de surface permet quant à elle d'apporter des réponses rapides aux problèmes de mobilité, sans devoir attendre la mise en œuvre d'une 3^{ème} ligne de métro en 2024.

b) Un PDU 2012 qui ne doit pas être sacrifié

Le PDU 2030 nous semble très insuffisant pour répondre aux enjeux de mobilité. Il entérine de fait la disparition de tous les projets de bus ou de tramway performants inscrits dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de 2012, et pénalise leur développement pour plusieurs dizaines d'années, le coût de la 3^{ème} ligne de métro consommant la majorité du budget des prochaines années.



(PDU 2012, page 116)

Nous proposons que le PDU mise sur le développement d'un réseau de bus que nous appellerons LINEO+ (TCSP auparavant), en complément de l'amélioration de la capacité de la ligne A, du prolongement de la ligne B vers Labège et du développement du tramway pour rejoindre la gare Matabiau et le quartier des Ponts-Jumeaux.

La performance de ce réseau résiderait dans la création de voies dédiées et des priorités données aux intersections, là où les projets actuellement proposés (LINEO) ne permettent pas de garantir les temps de trajet aux heures de pointe. En complément, nous maintenons l'ambition de création de lignes LINEO pour une amélioration du service existant.

c) Des déséquilibres territoriaux à venir

Nous constatons que le projet de 3^{ème} ligne de métro concentrerait l'offre de transports sur la ville de Toulouse. Le projet entraînerait une augmentation de la population de 150 000 habitant-e-s le long du tracé. Cet impact urbain nous semble insuffisamment pris en compte.

Le choix d'un maillage complet comprenant un réseau de bus performants, de tramways et un réseau ferroviaire mieux exploité permettrait au contraire de mettre en œuvre une densification plus harmonieuse, répartie sur l'agglomération.

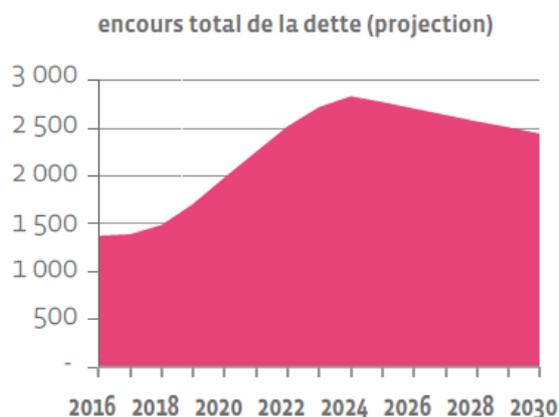


Nous sommes favorables à la création de pôles d'équilibre à l'échelle régionale. Cela nécessite le développement d'un réseau ferroviaire cadencé pour permettre les déplacements de longue distance, et la mise en place d'un réseau LINEO+ ambitieux pour permettre à la périphérie de Toulouse de créer une mixité plus forte entre le développement économique et les zones d'habitation, et ainsi améliorer la qualité de vie.

d) Un plan de financement fragile

Le plan de financement n'a pas été débattu préalablement au sein des collectivités. Toulouse Métropole n'a toujours pas débattu de sa capacité à augmenter de 80 % sa contribution, ni le SICOVAL la sienne de 1400 %.

Le niveau d'emprunt sollicité serait lourd pour les décennies à venir. Nous préconisons un étalement dans le temps et une évaluation préalable des répercussions sur les finances publiques, la rentabilité de cette 3^{ème} ligne de métro étant incertaine.



Par ailleurs, TISSEO a mis en oeuvre des augmentations tarifaires significatives en 2016. Pour nous, les transports en commun doivent rester économiques et faciliter l'accès à l'emploi. Nous restons favorables à une politique tarifaire avantageuse pour les usagers et nous souhaitons que soient examinées avec la plus grande attention les solutions qui permettent de trouver de nouvelles recettes (écotaxe, stationnement, péages urbains, etc).

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 de l'offre métro envisagée. Car l'accès à un métro est lié pour la plupart des usagers à la proximité d'un réseau de bus performant.

e) Une absence de prise en compte des modes actifs

Les mesures prévues pour le développement des pistes cyclables et des aménagements piétons ne sont pas détaillées, alors que ces modes dits « actifs » doivent être privilégiés pour l'accès au réseau de transports en commun. Pour nous, il s'agit d'un enjeu majeur. Le PDU devrait contenir un volet spécifique pour engager un transfert du mode automobile vers ces modes de déplacement.



En effet, la moitié des déplacements dans notre agglomération font moins de 3km (http://www.mieuxbouger.fr/telechargement/PDU/commissions/03_commission_thematique_REPORT_2_final.pdf page 7) et correspondent parfaitement à ces usages. La recherche d'économies tournée vers la réalisation d'une ligne de métro se ferait au détriment des cyclistes et des piétons.

Nous pensons que la qualité de vie passe par le développement de ces modes actifs et nous proposons d'investir davantage pour le développement de ceux-ci. Ce budget modeste (comparé à celui d'une ligne de métro) associerait sécurisation des itinéraires, politique incitative et accompagnement humain.

La mise en place des infrastructures piétonnes et cyclistes est également en mesure d'apporter des réponses rapides aux problèmes de mobilité.

f) Des enjeux environnementaux, climatiques et de santé publique insuffisamment pris en compte

Le PDU tend à attribuer à la 3ème ligne de métro les améliorations qui proviennent en réalité de facteurs extérieurs.

Pour la qualité de l'air, le dossier d'évaluation environnementale publié par l'ORAMIP n'indique que des gains faibles en 2030 par rapport au scénario "fil de l'eau" (sans investissement). L'essentiel des améliorations est dû aux progrès escomptés sur la motorisation des véhicules ou sur les appareils de chauffage.



Pour les émissions Gaz à Effet de Serre (GES), le PDU 2030 est meilleur que le scénario fil de l'eau. Cependant, il montre toujours une augmentation des émissions, en contradiction avec les objectifs du plan climat air-énergie territorial. Le projet n'apporte pas d'alternative aux habitants de la périphérie, dont les déplacements sont responsables de 74% des émissions de GES

(http://www.mieuxbouger.fr/telechargement/PDU/commissions/01_commission_thematique_CHAPE_AU_final.pdf page 36).

Le niveau de « pollution de fond » de l'air et la fréquence des pics de pollution entraînent une situation sanitaire préoccupante : les maladies respiratoires explosent chez les enfants et la quantité de particules fines rejetées par les transports reste à des niveaux supérieurs aux seuils recommandés par l'OMS (http://www.aphekom.org/c/document_library/get_file?uuid=d9bab9a4-f303-4ea7-bf19-d7ca3ed99664&groupId=10347).

Ces constats sont corroborés par la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) de la région Occitanie, dans son [avis sur le PDU 2030](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_mrae_2017ao22.pdf) (http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_mrae_2017ao22.pdf)

La MRAe constate ainsi que, dans la perspective actuelle d'une démographie croissante, il (le PDU proposé) n'est pas en mesure d'inverser la courbe de dégradation globale des principaux paramètres engageant la qualité environnementale du territoire dans la mesure où il se traduit, à l'horizon de 2030, par :

- une augmentation de 9% des émissions de gaz à effet de serre (GES), qui apparaît elle-même en contradiction avec les objectifs fixés au schéma régional climat air énergie (SRCAE) et au plan climat énergie territorial (PCET) de Toulouse;
- une augmentation de la population exposée au bruit ;
- une augmentation du trafic routier de +17% (exprimé en véhicules/km), notamment concentré sur le réseau "voies rapides urbaines", ce qui laisse augurer une accentuation des plages horaires de congestion routière.

L'enjeu de santé publique impose donc d'une part des solutions à très court terme, et d'autre part une amélioration de l'offre existante qui doit profiter également aux habitants de la périphérie, repoussant de fait l'amélioration du réseau de métro toulousain à une échéance plus lointaine.

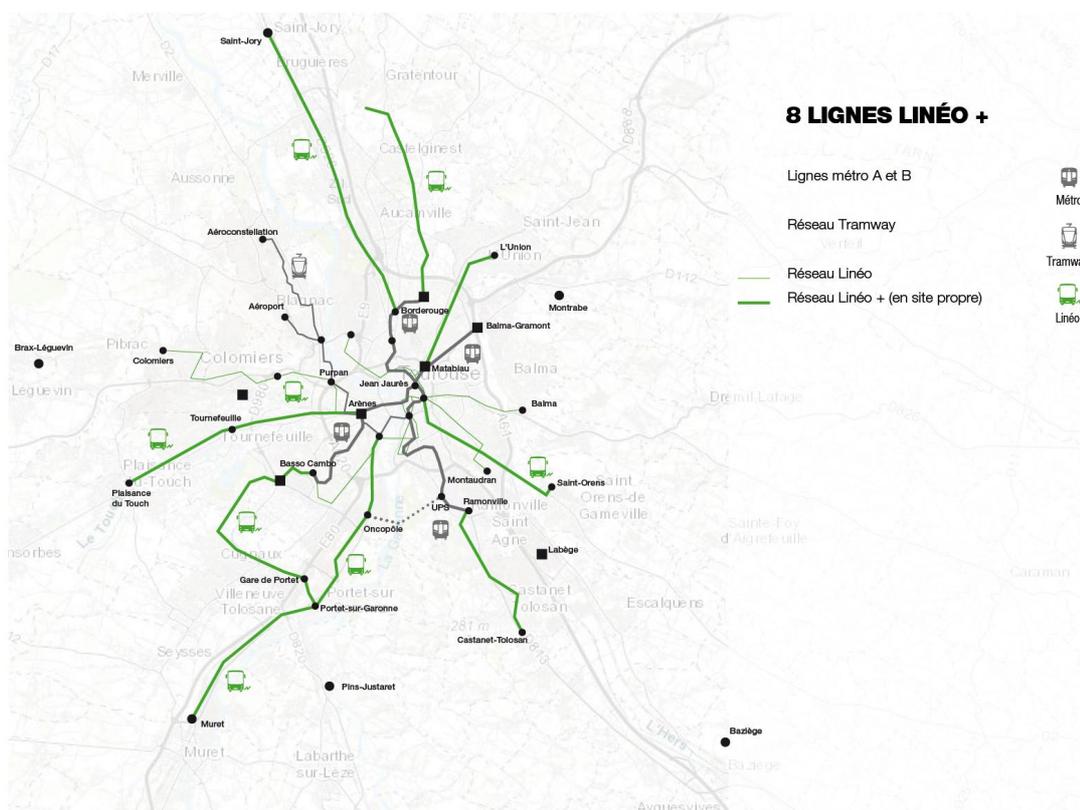
2. Contre-projet proposé par EELV

a) Le développement d'un réseau de bus rapides et cadencés

Le réseau de bus devient attractif lorsqu'il garantit à l'utilisateur le temps de trajet. Ce qui implique une voie réservée lorsque la circulation est engorgée. Voilà pourquoi nous proposons la création d'un réseau LINEO + plus ambitieux que les LINEO. Une amplitude horaire augmentée et un temps d'attente réduit sont ses autres atouts majeurs.

Nous proposons la création de 8 nouvelles lignes pour desservir les territoires les plus éloignés de la périphérie. Le profil de ces voies en site propre serait adapté en fonction des problématiques d'insertion urbaine. Chaque fois que possible une plateforme double serait réalisée, mais lorsque l'emprise n'est pas disponible un couloir de bus unique serait matérialisé, ou une simple priorisation aux feux pour les secteurs les plus contraints.

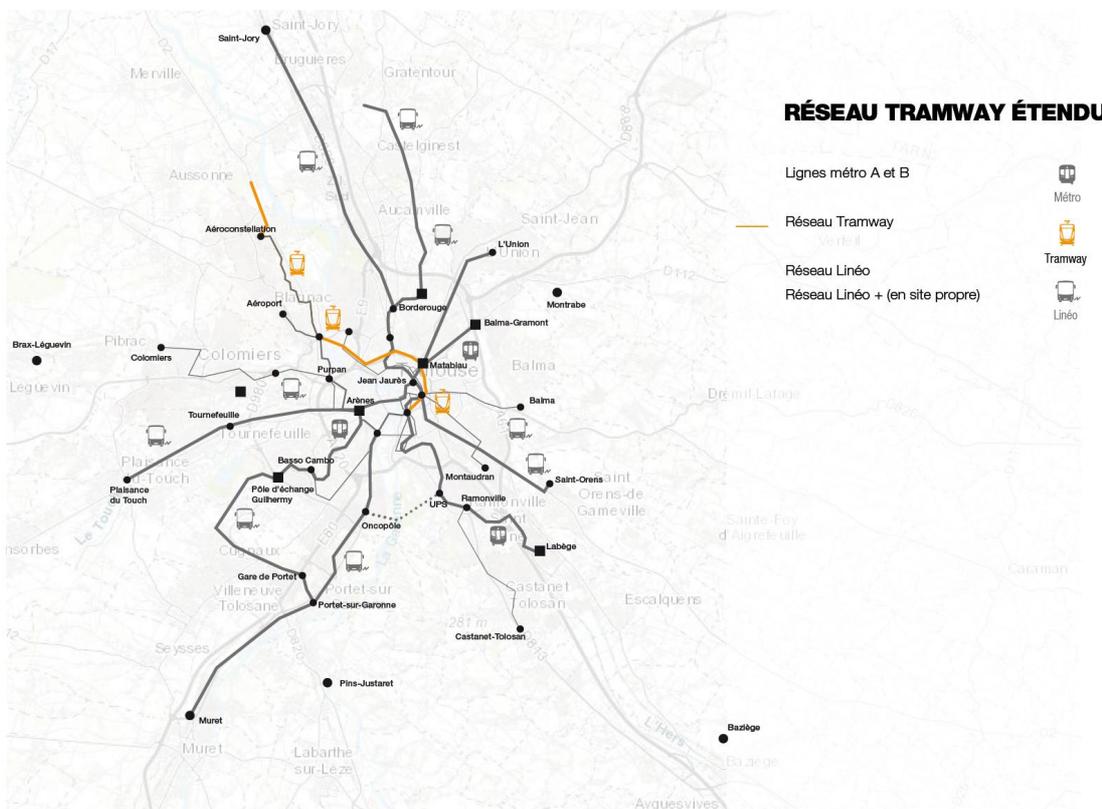
La possibilité de transformer à terme ces lignes en tramway devra être prévue, afin de pouvoir facilement augmenter leur capacité.



b) La poursuite et l'amélioration du réseau de tramway

La ligne actuelle de tramway doit être prolongée pour fonder le squelette du réseau de transports en commun. Nous proposons le prolongement depuis le Palais de Justice jusqu'à la gare Matabiau, puis la création d'une voie verte le long du Canal pour rejoindre le quartier des Ponts-Jumeaux et former une boucle au niveau des environs du carrefour Jean Maga. Ce projet est déjà inscrit et budgété dans les documents d'urbanisme en vigueur. Il permet de remettre en valeur le Canal du Midi et d'augmenter l'attractivité de tout le réseau.

Cet investissement chiffré à 200 millions d'euros serait programmé après la mise en oeuvre des LINEO+ et des circulaires. Nous considérons que la priorité doit être donnée à la desserte des périphéries. En complément, nous préconisons des aménagements sur le tracé actuel pour améliorer les temps de trajet des lignes T1 et T2.



c) La création des circulaires de bus rapides

Nous proposons la création de plusieurs circulaires de bus rapides afin de favoriser les trajets de périphérie à périphérie et d'interconnecter les infrastructures.

Circulaire Est :

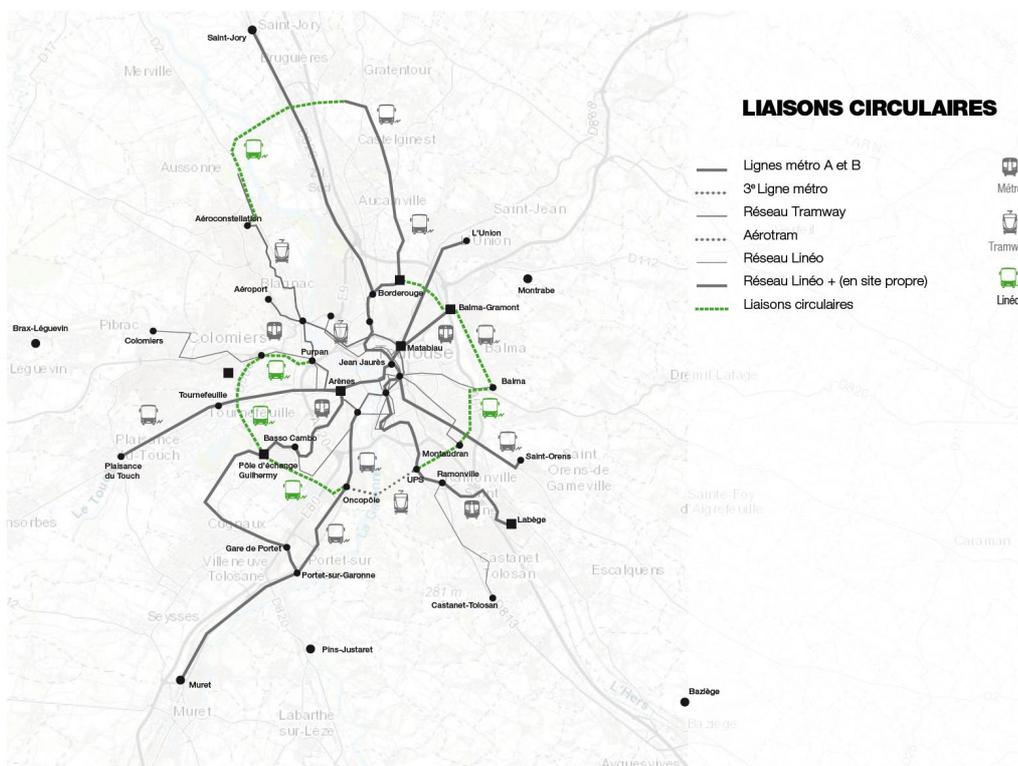
Elle relie Rangueil et Borderouge en irriguant les zones de Montaudran, de Balma et des Argoulets. Connectée avec l'aérotram, elle utilise les voies de bus en site propre déjà existantes et bénéficie du réaménagement du Boulevard d'Atlanta.

Circulaire Ouest :

Elle relie l'aérotram au Nord-Ouest de l'agglomération, en empruntant le boulevard Eisenhower réaménagé et la rocade Arc-en-Ciel. Elle fait un lien entre la ligne B du Métro et le terminus de Basso Cambo, elle relie le site aéronautique aux infrastructures de l'Ouest et du Sud de l'agglomération.

Circulaire Nord (à terme) :

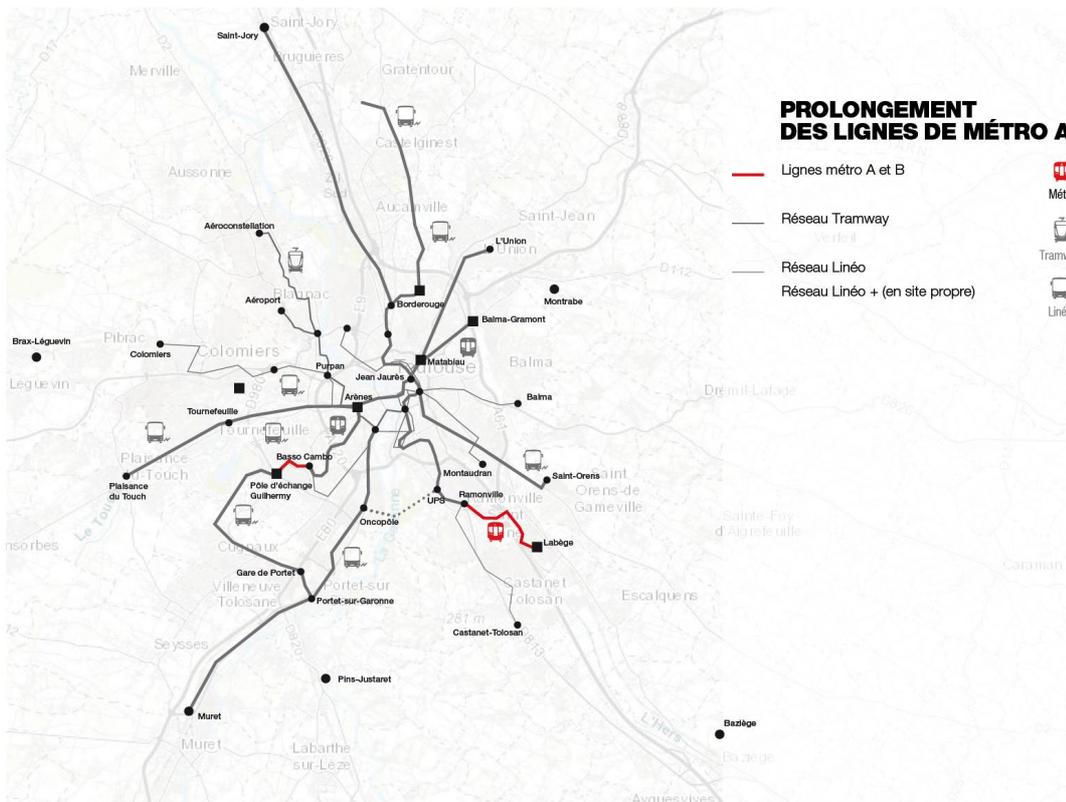
Elle relie le Nord Toulousain aux sites de la zone aéronautique de Blagnac. Connectée avec le cadencement ferroviaire du Nord Toulousain, elle évite aux usagers de venir jusqu'au centre de Toulouse pour rejoindre l'Ouest Toulousain. Ce projet nécessite la réalisation d'un franchissement Nord de la Garonne, qui appelle une étude complémentaire.



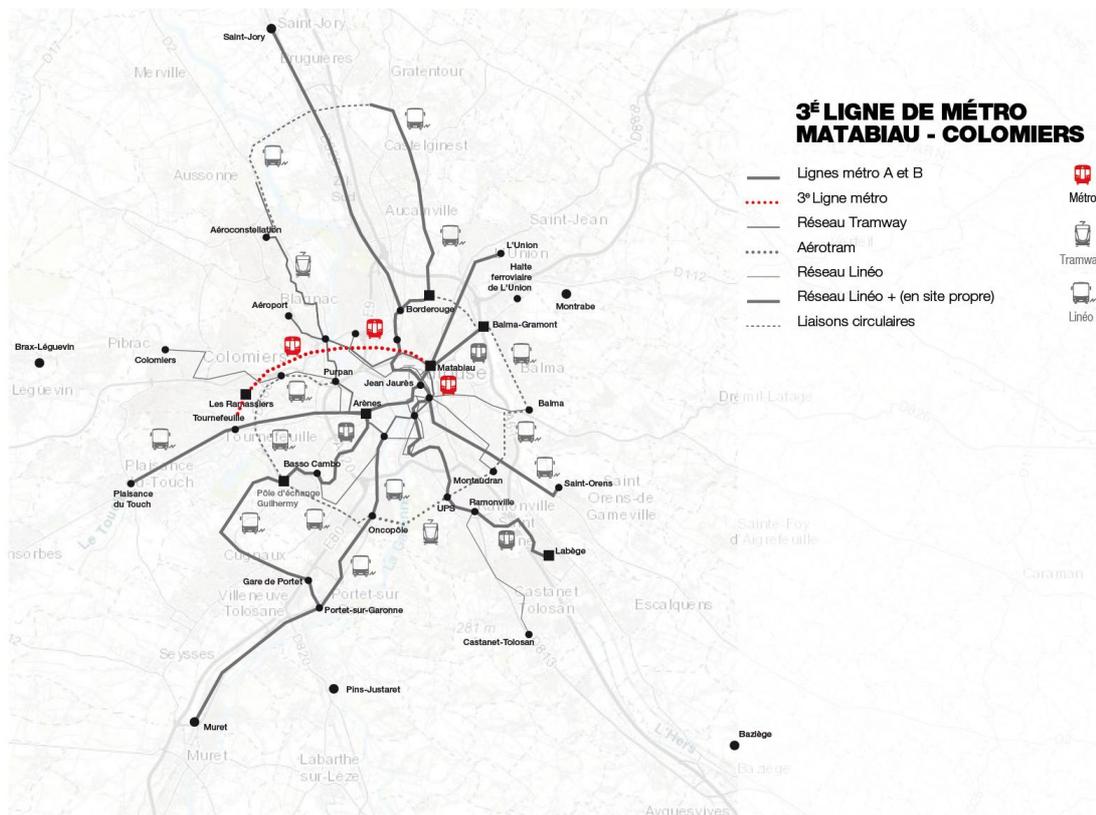
d) L'amélioration de l'offre de métro, la création d'une nouvelle ligne Colomiers-Marengo

Nous proposons de prolonger la ligne A du métro à l'ouest pour assurer une connexion avec la rocade Arc-en-Ciel, la circulaire ouest et la voie du Canal de Saint-Martory. Nous proposons la création d'un pôle d'échange à Guilhermy, à proximité de la Ramée.

Nous jugeons indispensable le prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Labège déjà étudié et budgété, ainsi que l'anticipation des investissements nécessaires à l'augmentation de sa capacité.



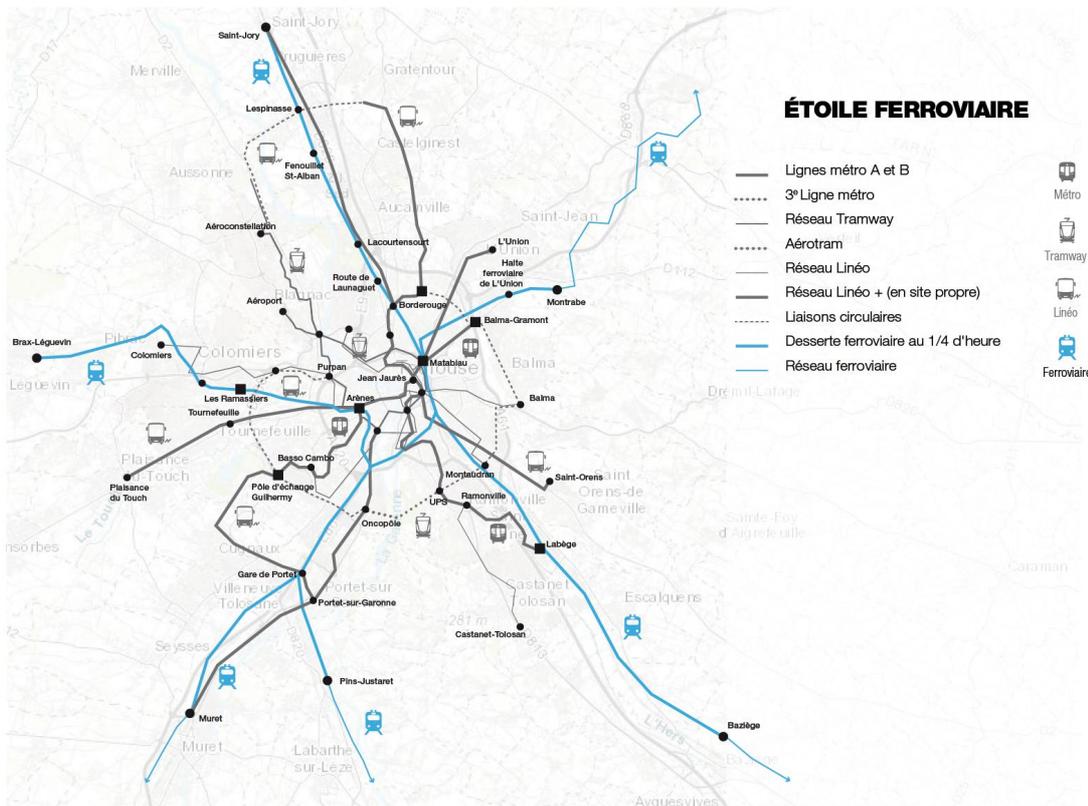
Enfin, nous proposons la création d'une 3ème ligne de métro sur la partie nord du tracé. Un tracé reliant la gare des Ramassiers (Colomiers), voire Tournefeuille, à la Gare Matabiau, nous semble judicieux. Le tracé pourra être précisé ultérieurement. Cette 3ème ligne pourra être lancée lorsque le maillage du réseau sera réalisé. Longue d'environ 12 km, elle nécessite un investissement de 1 000 millions d'euros. Elle pourrait être mise en service à partir de l'année 2030.



e) Un réseau de trains cadencés et la création de pôles d'échange multimodaux

Nous proposons un partenariat nouveau entre la Métropole et la Région Occitanie pour le déploiement d'un Réseau Express Métropolitain. La réalisation de ce programme permettrait d'assurer le cadencement de trains toutes les 15 minutes sur les 5 branches de l'étoile ferroviaire, et de mettre en place un partenariat de cogestion entre les collectivités locales.

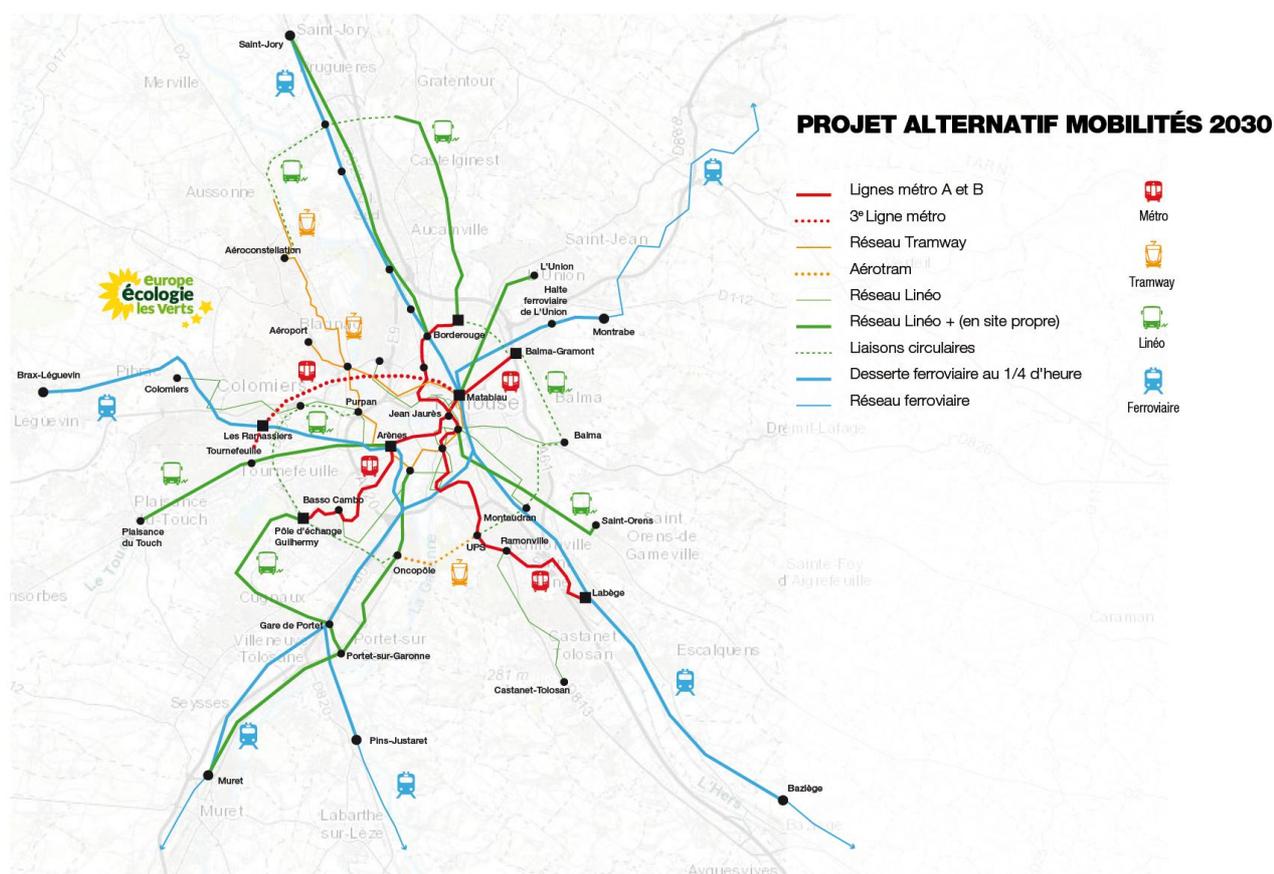
Nous préconisons la création de haltes ferroviaires nouvelles ou l'aménagement des haltes existantes pour créer des pôles d'échange entre les différents modes de déplacement. Enfin, nous proposons d'étudier la possibilité de mettre en place un réseau tram-train pour une insertion parfaite entre le réseau Tisséo et le réseau ferroviaire.



f) Le maillage et l'intermodalité, des facteurs-clés

L'automobile restera un mode complémentaire. Le développement de parking-relais doit faciliter l'accès au réseau structurant de transports en commun. La promotion des solutions de covoiturage et d'autopartage est aussi un axe fort du projet.

Ce projet doit aussi s'accompagner d'un plan ambitieux de développement du réseau cyclable, incluant la création d'un Réseau Express Vélo Sécurisé (REVES), et d'une piétonisation des espaces au coeur des villes. Pour les voies secondaires, le passage à 30 km/h conforterait encore la place des piétons et des cyclistes par un apaisement de la circulation automobile à moindre coût. Enfin, les pôles multimodaux, comme le sont Matabiau SNCF, Arènes SNCF et Saint-Agne SNCF, doivent être confortés et même développés.



g) Chiffrage du contre-projet

Notre projet est évalué à 3,5 milliards d'euros à la charge de Tisséo, sur une période de 14 ans. Ce budget est inférieur à celui prévu pour le projet Mobilités 2030 (3,8 milliards), pour un maillage bien plus important. Le différentiel pourrait être mobilisé pour le cofinancement du Réseau Express Métropolitain.

Chiffrage du projet alternatif Mobilités d'EELV Part à la charge de Tisséo en millions d'euros	
Investissements patrimoniaux matériel roulant métro (A et B)*	377
Investissements patrimoniaux (hors-métro)*	313
Doublement ligne A (hors rames)*	165
Ligne A : acquisition rames VAL et autres opérations*	65
Réseau de surface et opérations diverses*	87
Pôles d'échanges, parcs-relais et sites propres bus*	30
Téléphérique urbain sud*	62
Investissements TC 2025-2030*	173
Programme Linéo+ ***	377
Prolongement ligne A***	100
Extension tramway**	220
Prolongement ligne B**	370
Doublement ligne B***	100
Circulaires de bus express (ouest/est/nord)***	150
Ligne de métro Matabiau / Colomiers***	1 000
Programme d'investissement total	3 589 M€

* Montants issus du dossier du maître d'ouvrage

** Montants basés sur les estimations financières de Tisséo (PDU de 2012)

*** Estimations issues de nos travaux

Conclusion

Cette contribution à l'Enquête Publique sur le développement des transports dans l'agglomération à travers le PDU 2030 porte un avis défavorable au projet présenté actuellement par le maître d'ouvrage. Elle se veut aussi constructive en présentant un contre-projet ambitieux qui conjugue l'ambition de développement du métro et la nécessité d'accompagner le développement des villes périphériques.

L'ambition est d'engager un développement harmonieux de notre territoire qui valorise les villes de l'agglomération et un urbanisme en archipel.

Le développement progressif du réseau de transports en commun, qui combine des solutions dont l'infrastructure est déjà existante et le développement des réseaux de surface nous paraît la mieux à même de répondre aux défis actuels.

Il y a urgence à agir, pour préserver la qualité de l'air et la qualité de vie des habitants de l'agglomération toulousaine.