

**Réalisation d'une 3ème ligne de métro de l'agglomération
toulousaine et de la ligne Aéroport Express**

**CONTRIBUTION
D'EUROPE ECOLOGIE LES VERTS
TOULOUSE**



Favorable au développement rapide des transports structurants sur l'aire urbaine de Toulouse, EELV accueille tout projet en la matière positivement.

Cependant, après lecture du dossier, c'est justement parce que le projet tel que présenté ne répond ni aux enjeux climatiques, ni de lutte contre la pollution, ni de démocratie, ni de solutions de déplacements pour l'ensemble des habitants que EELV Toulouse émet un **avis défavorable à l'Enquête Publique environnementale sur la 3e ligne** pour les raisons suivantes :

- Le dossier du projet doit être consolidé pour **permettre l'exercice réel du droit constitutionnel à l'information et la participation du public.**

Face aux incohérences présentées dans le dossier, une étude indépendante sur les bilans GES induits et évités est évidemment nécessaire.

L'information doit également être complétée pour répondre aux **lacunes sur la pollution induite par les déblais.**

- Le projet **ne permet pas de répondre aux enjeux climatiques et de qualité de l'air, dans le respect des objectifs de 2030, sans investissements complémentaires à court terme**, notamment du fait de son périmètre géographique limité et des retards accumulés.

- Le projet, tel que proposé, **ne permet ni de répondre aux besoins en déplacements de l'ensemble des habitants ni de limiter le trafic routier sur l'aire urbaine, périmètre de Tisséo.**

- Les mesures nécessaires pour **éviter la pollution de l'eau et de l'environnement par les déchets de remblai ne sont pas du tout à la hauteur des enjeux**, notamment de santé publique.

- Les **mesures de compensation des abattages d'arbres sont insuffisantes.**

1. Le projet tel que prévu ici ne répond pas aux exigences de baisse de Gaz à Effet de Serre

En France, le secteur des transports est responsable de 31% des émissions de Gaz à Effet de Serre (ci-après GES). C' est le seul secteur où ces émissions n'ont pas diminué.

La loi énergie-climat de 2019 fixe l'objectif d'atteindre la neutralité climatique (soit zéro émissions nettes de GES) d'ici à 2050, pour répondre à l'urgence climatique et à l'Accord de Paris. Cela nécessite une baisse de 45 % des émissions de CO₂ pour 2030 afin de rester dans des limites vivables pour l'humanité.

Qu'en est-il de ces échéances cruciales dans le projet de 3e ligne tel que présenté actuellement ?

Selon Tisséo, ce serait à partir de **2030** que le projet de 3e ligne atteindrait la neutralité carbone, c'est-à-dire qu'il aurait compensé les GES de sa construction.

C'est ainsi déjà trop tard pour infléchir la trajectoire actuelle et participer à l'objectif de réduction de CO₂ du territoire.

Le projet, lancé en 2014, avec une déclaration d'utilité publique pour 2019, devait

initialement être inauguré en 2024. C'est ensuite 2026 qui a été annoncé et maintenant 2028.

Ces 4 années perdues sur une décennie cruciale doivent amener Tisséo à réfléchir à **redimensionner le projet, voire le phaser en accélérant la première étape**, et surtout à flécher des budgets vers **un plan d'urgence des transports efficace avant 2030**.

Après 2030 : le rapport affiche un "retour climatique" au bout de 6 ans, soit 2034, à partir des courbes établies par Tisséo.

Or, ce sont les données même de Tisséo qui peuvent être mises en doute.

La MRAe avait elle-même demandé qu'*"une synthèse chiffrée plus détaillée et représentative du bilan des émissions de GES soit apportée au document afin d'exprimer de manière plus claire et pédagogique les effets estimés positifs de ce projet de métro."*

Or, loin de répondre à cette exigence, le dossier se contente de chiffres orientés basés sur des hypothèses non justifiées dans le document.

Après étude attentive¹ des chiffres présentés, il est possible de souligner les incohérences concernant le bilan GES du projet, à partager en émissions induites et émissions évitées par le projet.

-émissions "induites". Les émissions dues à la création de l'infrastructure sont sous-estimées.

Les incohérences concernent la mesure des GES par km/tunnel :

Tisséo parle de 80% du tracé en souterrain, soit 21,6km sur 27km mais multiplie les tCO₂ par km par 19km.

Même si nous gardons donc ce chiffre de 19km, nous trouvons, dans le rapport des contre-experts, ces données concernant le Grand Paris, sachant que les tunnels du Grand Paris ont un gabarit inférieur à ceux prévus par Tisséo :

Source	unité tCO ₂ par km	total (x par 19)
Tisséo	11 000tCO ₂	209 000 tCO ₂
Carbone 4	40 000tCO ₂	760 000tCO ₂
SGP	27 000tCO ₂	513 000tCO ₂

Tisséo : 11 000tCO₂ par km en souterrain soit x 19 = 209 000 tCO₂ (210 000 tCO₂ dans le dossier)

Carbone 4 (étude 2011 pour la Grand Paris) : 40 000tCO₂ par km en souterrain soit 760 000tCO₂

SGP (étude 2015 GD Paris) : 27 000tCO₂ par km en souterrain soit 513 000tCO₂.

Les écarts sont considérables. Comment Tisséo justifie-t-il une fourchette aussi basse ?

Le dossier ne donne pas les éléments nécessaires au public pour comprendre ce choix, pour le moins interrogeant, d'hypothèse beaucoup plus basse que les études indépendantes

1 http://infometro3toulouse.fr/wp-content/uploads/2022/01/Contribution-enquete-publique_GES_V1.pdf

menées pour des projets similaires.

-émissions évitées. Les émissions évitées grâce à la baisse du trafic routier et sur les facteurs d'émissions des véhicules sont surestimées :

Emissions évitées par la baisse du trafic routier par km évités :

Source	économie en véhicules.km	économie en GES
Tisséo en 2018	250000 km/j	
Tisséo en 2021	531000 km/j	45000 teqCO2/ an
Atmo (Chiffres Tisséo 2018)	250000 km/j	28700 teqCO2/ an

Les chiffres d'Atmo et de Tisséo en 2018 diffèrent donc au-delà du simple au double avec ceux de Tisséo en 2021, induisant une surestimation des GES évités.

Par ailleurs, les chiffres sont également contradictoires avec les références de l'ADEME. Aujourd'hui, la pollution d'un véhicule neuf se situe autour de 110g CO2/km. Tisséo estime qu'en 2030 cela sera 200g CO2/km, alors que selon l'ADEME, les chiffres sont sur une pente descendante, et que nous savons que les constructeurs sont en train d'arrêter le diesel et que d'ici 2035 ils auront arrêté le 100% essence.

Là encore, les références prises par Tisséo, en désaccord avec les autorités compétentes, surestiment les émissions de GES évitées, ajoutant ainsi au biais présenté dans le dossier.

En se basant sur ces autres références, le projet produit des GES au lieu d'en éviter **jusqu'en 2058**. Le chantier de la troisième ligne générerait une telle quantité d'émissions de CO2 qu'il ne ferait qu'augmenter le bilan des émissions de gaz à effet de serre de l'agglomération toulousaine dans le domaine du transport.

A noter :

Sur le site du cabinet de conseil Carbone 4, il est fait état d'une collaboration avec Tisséo pour *"mieux valoriser les bénéfices climat / énergie attendus par son Projet Mobilités 2030"* Il est même annoncé: *"une projection à horizon 2050 leur permettra d'identifier les meilleurs leviers de progrès pour respecter une trajectoire 2°C."*

Les documents correspondants doivent être versés au dossier de la 3ème ligne. C'est une condition *sine qua non* pour remplir les objectifs de cette enquête publique.

Faute d'information adéquate, le public ne peut pas se prononcer sur un projet dont on ne lui aurait donné que des éléments partiels uniquement en soutien des choix du maître d'ouvrage. Il est de la nature même de l'enquête de fournir une information honnête à même de permettre au public de se former une opinion.

2. Le projet ne permet ni de répondre aux besoins en déplacements des habitants ni de limiter le trafic routier sur l'aire urbaine, périmètre de Tisséo.

Selon le PDU 2018², annulé par le tribunal administratif pour non-respect des procédures environnementales, même avec les autres infrastructures accompagnant le projet de la 3^e ligne de métro, la part modale de la voiture et autres véhicules motorisés ne baisserait qu'entre 7 % et 17 % dans l'agglomération toulousaine entre 2013 et 2030 comme le montre le tableau suivant.

	enquête 2013	2030 PDU annulé
Marche à pied	23%	23 à 25%
Vélo	2%	3 à 5%
Transports en commun	14%	17 à 19%
Voiture et autres véhicules motorisés	61%	51 à 57%

La part modale des voitures, avec ce projet, resterait une des plus élevées de France parmi les agglomérations de plus de 200 000 habitants.

Mais surtout, du fait de l'augmentation des déplacements et du nombre d'habitants, le nombre des trajets en voiture resterait de fait stable.

La 3e ligne ne permettra pas de compenser les faiblesses du PDU annulé.

-Effet limité de ce projet sur le territoire ne répondant pas aux enjeux de l'aire urbaine

Il n'est pas développé de projets d'alternatives à la voiture pour les 2^eme et 3^eme couronne.

Le dossier d'enquête publique est famélique sur les enjeux à l'échelle du SCoT³. Il n'est même pas possible de développer des arguments circonstanciés en la matière tant le dossier ne répond pas aux enjeux de cette échelle.

Cela souligne le prisme très concentré sur Toulouse et une partie de la 1^{ère} couronne de cette infrastructure. Celle-ci **ne permet pas de répondre aux besoins du territoire de l'aire urbaine**, pourtant territoire de vie de la plupart des habitants et travailleurs de

2 **PDU 2018** : le tribunal a soulevé que le rapport d'évaluation environnementale ne comportait pas de solutions de substitution raisonnables au plan présenté. Selon le tribunal *"les alternatives n'ayant pas été étudiées, aucune comparaison possible avec un autre projet plus ambitieux en terme environnemental, plus large et au bénéfice de tous, n'est possible et cela est regrettable. De plus, des dérogations aux lois sur les espèces protégées ou l'eau et les sites classés, devront être données."*

Le PLUi-H de Toulouse Métropole a aussi été annulé car il suppose un étalement urbain non maîtrisé sur des espaces verts, agricoles et forestiers. Cet étalement est en grande partie la conséquence de l'absence de transports en commun sur toute l'agglomération, hors la zone d'influence de la 3 ligne de métro.

Toulouse / Blagnac / Colomiers / Labège qui seront desservis par cette ligne.

- Interconnexions insuffisantes qui limitent l'impact positif de la ligne de métro et de la desserte des habitants

- Manque de transports en commun pour desservir les stations de métro au-delà du périmètre limité que la ligne dessert.
- Pas de réel plan ferroviaire en complément pour assurer la desserte de l'agglomération toulousaine ni de la troisième ligne qui desservirait pourtant plusieurs gares.
- Le dimensionnement des parcs relais qui ne permettent pas au métro d'être une réelle alternative à la voiture dans les derniers kilomètres.
Le choix de ne pas offrir suffisamment de stationnement n'est pas compensé par les dessertes en transport en commun des stations de métro. Il est donc à prévoir dès l'ouverture une saturation des parkings P+R.

-les travaux accentueront les difficultés de déplacements :

Ce sont en particulier :

- La fermeture de la ligne de Tram Ancely – Aéroport de Blagnac pendant les travaux sans solution de remplacement équivalent.
- le déplacement du Monument aux Combattants : aucune précision de la part de Tisséo sur l'impact sur la circulation des bus Linéo ni sur la circulation automobile dans ce secteur.

En conclusion, le choix a été fait de mettre **tout l'investissement et la dette publique dans une seule ligne structurante** qui ne dessert que peu de communes. Par ailleurs, ce choix se conjugue avec celui de ne pas suffisamment offrir aux habitants de moyens autres que l'automobile pour la rejoindre quand ils viennent d'un périmètre plus large. Il en résulte **des prévisions de trafic routier de plus en plus importantes**. Par exemple, au mieux, elle permettra de ne pas charger davantage le giratoire Jean Maga, sans apporter de solution à ce nœud de congestion quotidien.

Il n'est envisagé dans l'étude qu'une baisse de part modale, qui représente, de fait, une augmentation du nombre de déplacements en voiture sur l'agglomération en raison de l'augmentation de la population de l'aire urbaine et de la tendance à l'augmentation du nombre de déplacements par personne. **Cette ligne de métro, telle que pensée dans le projet présenté, ne permet donc pas d'inverser la courbe de pollution et de répondre aux besoins en transports des habitants** par son périmètre trop limité et des mesures d'accompagnement insuffisantes.

3. Les mesures nécessaires pour éviter la pollution de l'eau et de l'environnement par les déchets de remblai ne sont pas du tout à la hauteur des enjeux, notamment de santé publique

- Déchets de chantiers

Les informations concernant le stockage temporaire, le tri et le choix des destinations des matériaux ne garantissent pas que les différentes installations seront à même d'accepter l'ensemble des déblais du chantier du projet et par là-même le périmètre dans lequel s'inscriront les transports de matériaux extraits.

Il n'est nullement démontré que les possibilités de réemploi ont été optimisées notamment dans le cadre du chantier et, d'autre part, pour ce qui ne peut être valorisé, d'identifier précisément les installations qui seront retenues comme exutoires des déblais excédentaires, malgré la demande précise de la MRAe sur ces points. La stratégie logistique qui sera mise en œuvre n'est pas suffisamment explicite pour permettre de s'assurer que les déblais ne seront pas facteurs de pollution. Le dossier se limite à des généralités et des intentions qui ne permettent pas du tout de répondre aux exigences en la matière.

Concernant les demandes de l'Autorité environnementale sur la vérification que les remblais ne viendront pas polluer l'eau, la réponse du dossier est lapidaire, générale et indique « dans la mesure du possible ». Il renvoie la responsabilité aux prestataires. Il est particulièrement choquant que le maître d'ouvrage ne prévoise aucun plan de surveillance de la nappe phréatique et ne démontre pas qu'il n'y a pas d'usages sensibles.

Enfin, le maître d'ouvrage ne prévoit pas, contrairement à la demande des autorités, d'engager une réflexion préalable pour la définition de mesures à appliquer en cas de pollution avérée de la nappe permettant de stopper le remblaiement et de soustraire la source de pollution au plus vite. Le dossier se contente à nouveau, sur un sujet majeur de santé publique, de renvoyer à la responsabilité légale, a posteriori, de ses prestataires.

Tous ces éléments semblent démontrer un manque d'anticipation. Le maître d'ouvrage aurait pu prévoir dans les marchés publics une gestion des déchets de chantier différente, plus écologique.

L'ensemble de ces lacunes ne permet ni de répondre aux exigences du code de l'environnement, ni celles en matière d'information du public dans le cadre de l'enquête en cours.

Nous rappelons qu'une enquête publique n'est pas une présentation du projet, mais bien une information au public qui lui permet de se former un avis sur l'infrastructure envisagée afin de pouvoir exercer son droit à la participation.

4. Les mesures de compensation des abattages d'arbres sont insuffisantes

Les mesures de « compensations » des destructions d'habitats naturels restent des alibis

Tisséo prévoit un ratio de deux arbres plantés en contrepartie d'un arbre abattu, soit la plantation de 5.000 arbres.

Cette appréciation quantitative est réductrice. En effet, des critères qualitatifs sont indispensables pour évaluer les impacts de la présence des arbres sur l'environnement urbain. Ces impacts positifs pour l'homme sont : des impacts paysagers au sens large, des impacts sur les paramètres physiques (température, humidité...), des impacts sur la biodiversité liée, des impacts sur la qualité de l'air, des impacts sur le cycle de l'eau, des impacts sur le cycle du carbone...

Les différents types d'impacts sont étroitement liés aux caractéristiques qualitatives des

arbres, à savoir les essences, les âges, les types et volumes de sols prospectés par le système racinaire, les ports et l'importance des systèmes aériens en lien avec les tailles...

La mention des effets négatifs « le temps de la maturation des arbres replantés » met en évidence que ces effets négatifs se compteront sur plusieurs décennies malgré la compensation par « des arbres de haute tige ».

Le fait qu'un « observatoire photographique sera mis en place [...] avec pérennisation à 20 ans et reportage tous les 5 ans » est insuffisant pour assurer un suivi qualitatif dans le temps.

Il est fait mention de la « Charte de l'arbre » de Toulouse pour la mise en œuvre de la protection des arbres à proximité des travaux. Cependant, malgré une approbation par vote en Conseil Municipal fin 2019 et malgré la qualité de ce travail réalisé par les services, le projet ne respecte pas les préconisations de la « Charte de l'arbre » que la municipalité toulousaine s'est elle-même donnée.

C'est pourquoi :

Le ratio de deux arbres plantés pour un arbre abattu est notoirement insuffisant ;

Un suivi quantitatif et qualitatif doit être organisé sur plusieurs décennies ;

L'engagement du strict respect de toutes les préconisations de la « Charte de l'arbre » est impératif.

Les différentes mesures dites de « compensations » de destructions d'habitats présentent tous les inconvénients et tous les risques maintes fois expliqués tant par les chercheurs que par les techniciens.

Les mesures de « compensations » des destructions d'habitats restent donc un alibi à la destruction d'habitats naturels, tels que par exemple les zones humides des berges de l'Hers.

5. Le dossier du projet doit être consolidé pour permettre l'exercice réel du droit à l'information et à la participation du public.

Enfin, un point essentiel se dégage de ce qui a été exposé précédemment, le dossier d'enquête public est insuffisant à ce stade.

Le droit à l'information et la participation du public est reconnu par l'article 7 de la Charte de l'environnement intégrée à la Constitution.

Ce droit est décliné à l'article L123-1 du code de l'environnement qui précise que :
"L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision."

La garantie de ce droit implique des exigences substantielles quant aux éléments mis à disposition du public afin qu'il dispose de l'information nécessaire à sa participation.

- Face aux incohérences des chiffres présentés dans le dossier, une étude indépendante sur les bilans GES induits et évités est évidemment nécessaire pour assurer la légalité de la procédure en cours.
Tel qu'il a été exposé ci-dessus dans le Titre 1, les chiffres présentés par Tisséo ainsi que les conclusions qui en sont tirées quant à la participation du projet aux baisses des GES et à la pollution de l'air issue du trafic routier ne sont pas consolidés et peuvent sembler orientés.
Par ailleurs, l'analyse d'ATMO Occitanie n'est pas versée au dossier mais synthétisée en deux phrases de façon orientée. Tisséo collectivités n'a pas porté à la connaissance du public l'ensemble des informations à sa disposition qui permettent d'analyser l'impact du projet sur les émissions de GES et polluants.
A ce stade le dossier est "de nature à exercer une influence sur les résultats de l'enquête".
Une étude indépendante est nécessaire afin d'assurer la consolidation de l'enquête publique au regard du droit à l'information et à la participation du public.
- Afin de garantir ce droit, **le dossier doit être "complet"**.
Préciser que les prestataires doivent se conformer au code de l'environnement est une simple tautologie. Cette évidence juridique n'apporte aucun élément quant aux mesures prises pour l'environnement et la santé publique. Elle ne saurait donc être considérée comme apportant les informations nécessaires propres à éclairer l'avis du public. L'information doit être complétée pour répondre aux lacunes sur la pollution induite par les déblais.

Au moins sur ces deux points, il ne peut être considéré que les éléments mis à disposition permettent une participation effective à l'enquête publique. Il est donc demandé que ces questions soient l'objet d'études complémentaires, justifiant un avis défavorable faute des éléments nécessaires.

Conclusion

Nous demandons aux commissaires enquêteurs d'émettre un avis défavorable à ce projet pour

non-respect des exigences de contenu de l'enquête publique afin de permettre aux citoyens de se former une opinion,

non-respect des engagements de lutte contre le changement climatique, en particulier la réduction des émissions de GES (Gaz à effet de Serre) d'au moins 40 % en 2030 par rapport à 1990.

Toulouse ne prend pas suffisamment sa part à l'effort de réduction des GES dans les délais impartis par la loi et les objectifs internationaux au regard de l'urgence climatique. Les territoires ne peuvent pas se renvoyer la balle sur l'effort à fournir. Ce n'est pas aux autres territoires et villes françaises d'assumer le défaut d'ambition en la matière des projets toulousains.

Nous demandons à la collectivité et à Tisséo d'engager l'élaboration d'un nouveau PDU, comme l'indique la loi, afin de respecter les engagements de diminution des GES et de la stratégie Bas Carbone de l'État français.