

# DÉBAT PUBLIC

## 3<sup>ème</sup> ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



### ÉDITO

Les écologistes sont favorables à une **grande action publique en faveur des transports en commun** dans l'agglomération toulousaine. La réussite des politiques de lutte contre le réchauffement climatique, de préservation de la qualité de l'air et de mise en œuvre de la solidarité territoriale en dépendent.

Nous souhaitons que l'organisation d'un **débat public** permette aux citoyennes de démontrer leur capacité d'expertise, au-delà de l'expression des représentants politiques.

Avant tout, le sujet des transports est complexe du fait de la multiplicité des acteurs et de leurs interactions (urbanisme, environnement, économie, société). **Nous préconisons ainsi une refonte de la gouvernance à travers une Autorité Organisatrice des Transports à l'image du STIF (Syndicat des**  
*à suivre en page 2*

## CAHIER D'ACTEUR EELV :

Répondre aux besoins d'aujourd'hui et préparer un avenir soutenable.

Nos réserves sur le projet actuel de 3<sup>ème</sup> ligne de métro toulousain.

### 1. 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.**

Le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro 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.



EELV Midi-Pyrénées est le groupe régional du parti politique Europe Écologie Les Verts (EELV). Son local est situé au 60 boulevard des Recollets 31 400 Toulouse.  
Sites internet : <http://midipyrenees.eelv.fr/>, <http://toulouse.eelv.fr/>  
Twitter : @EELV\_midi\_py, @EELVToulouse, @TlseVertDemain

suite de l'édito page 1

Transports d'Île-de-France) qui coordonnerait les politiques associées, des aménagements piétons à l'exploitation des trains régionaux.

**Le projet proposé pourrait être intéressant, le métro étant une solution de grande capacité. En revanche, dans le contexte actuel, il condamnerait les autres projets favorisant l'intermodalité (capacité à combiner plusieurs moyens de transport).**

Il se traduirait également par un engagement financier démesuré et une concentration du développement urbain et économique sur l'unique ville de Toulouse. Aussi, des enjeux importants comme la qualité de vie et l'impact environnemental n'ont pas été suffisamment étudiés.

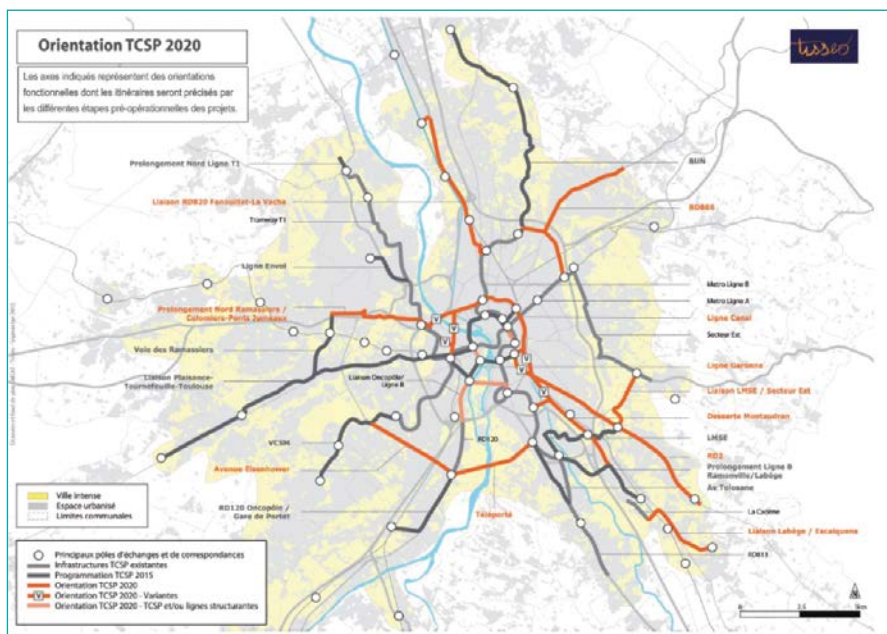
**Notre proposition consiste en un maillage dense et performant répondant aux besoins de l'ensemble de l'agglomération. Un réseau de surface permettrait de réaliser ce maillage plus rapidement. La 3<sup>ème</sup> ligne de métro serait alors un projet intéressant une fois le maillage mis en place.**

Nous nous opposons ainsi au projet actuel, car il abandonne l'ambition d'un maillage du réseau, et consomme le budget global pour des dizaines d'années. **Nous demandons que notre projet soit soumis au débat.**

Notre projet détaillé est à retrouver à cette adresse : <http://toulouse.eelv.fr/>

## 2. UN PDU 2012 QUI NE DOIT PAS ÊTRE SACRIFIÉ

Le plan mobilités 2030 qui accompagne ce projet nous semble très insuffisant pour répondre aux enjeux de mobilité. Il acte la disparition de tous les projets de bus ou de tramway performants du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de 2012 et pénalise leur développement pour plusieurs dizaines d'années, le coût de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro consommant la majorité du budget des prochaines années.



(PDU 2012, page 116)

Nous proposons que le plan Mobilité mise sur le développement d'un réseau de bus LINEO+, 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.

Les projets de bus performants, que nous appellerons LINEO+ (TCSP auparavant), correspondent à la création de voies dédiées et de priorités aux intersections. Les projets actuellement proposés 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.

## 3. DES DÉSÉQUILIBRES TERRITORIAUX À VENIR

Nous constatons que le projet 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.

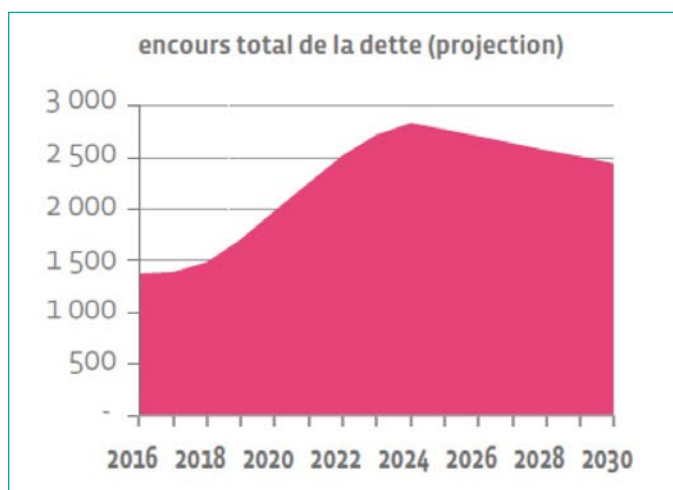
Nous portons le projet de la création de pôles d'équilibre à l'échelle régionale. Cela nécessite le développement d'un réseau ferroviaire cadencé pour per-

mettre 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 d'améliorer la qualité de vie.

## 4. 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<sup>ème</sup> ligne étant incertaine.



(Dossier TISSÉO porté au Débat Public, page 71)

TISSÉO vient d'acter des augmentations tarifaires significatives. 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 souhaitons que soit 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 pour la plupart des usagers est lié à la proximité d'un réseau de bus performant.

## 5. 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 Plan Mobilité 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 3 km ([http://www.mieuxbouger.fr/telechargement/PDU/commissions/03\\_commission\\_thematique\\_REPORT2\\_final.pdf](http://www.mieuxbouger.fr/telechargement/PDU/commissions/03_commission_thematique_REPORT2_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 proposons un investissement important pour le développement de ceux-ci. Ce budget modeste (comparé à une ligne de métro) associerait sécurisation des itinéraires, politique incitative et accompagnement humain.

## 6. DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX INSUFFISAMMENT CONSIDÉRÉS

Le projet proposé tend à attribuer à la 3<sup>ème</sup> 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 Gaz à Effet de Serre (GES), le projet en 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 territorial. Le projet n'apporte pas d'alternative aux habitants de la **périphérie**, responsables de **74 % des émissions de GES** ([http://www.mieuxbouger.fr/telechargement/PDU/commissions/01\\_commission\\_thematique\\_CHAPEAU\\_final.pdf](http://www.mieuxbouger.fr/telechargement/PDU/commissions/01_commission_thematique_CHAPEAU_final.pdf) page 36).

Le niveau de "pollution de fond" de l'air et la fréquence des pics de pollution entraînent une situation sanitaire pré-

**occupante**: 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](http://www.aphekom.org/c/document_library/get_file?uuid=d9bab9a4-f303-4ea7-bf19-d7ca3ed99664&groupId=10347)).

Cet enjeu de santé publique impose 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 ce fait l'amélioration du réseau de métro toulousain à un temps plus lointain.

## UN PROJET QUI MÉRITE UNE REMISE À PLAT

Le projet présenté, consistant principalement à réaliser une 3<sup>ème</sup> ligne de métro, centraliserait le réseau de transports en commun sur la ville de Toulouse au détriment des habitants de la périphérie. Le maillage de l'agglomération par des lignes structurantes de bus performants ou de tramway serait abandonné.

La surdensification urbaine autour de cette ligne créerait des déséquilibres entre des zones desservies en transports et des zones délaissées. A contrario, un aménagement harmonieux permettrait d'améliorer la qualité de vie des citoyens.

Le plan de financement est fragile car lié à une augmentation forte des contributions des collectivités et un endettement record de TISSÉO. Les bénéfices espérés liés à sa fréquentation sont dépendants de l'attractivité de cette ligne, hypothétique du fait de l'absence de réseau de bus ou tramway performant.

Notre proposition alternative est disponible à cette adresse: <http://toulouse.eelv.fr/>

Le plan de développement du vélo et de la marche à pied est absent. Il est pourtant essentiel en complémentarité des transports en commun et pour l'amélioration de la qualité de l'air. Un investissement modeste permettrait une augmentation significative des piétons et des cyclistes.

L'impact de ce projet sur la qualité de l'air est insignifiant car une amélioration serait apportée par des éléments extérieurs. Les émissions de GES resteraient en hausse, les principaux contributeurs étant les habitants de la périphérie. Ce projet ne répond pas aux enjeux environnementaux.

**EELV s'oppose au projet présenté et soumet une alternative.** Celle-ci permet de réaliser les projets programmés actuellement puis d'investir pour le renforcement de l'offre de métro.

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