

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR LAURAGAIS EN TRANSITION

Pour un plan d'urgence en attendant la 3^{ème} ligne de métro toulousain.



Inspiré de la mouvance « Villes en transition » partie d'Angleterre en 2008 qui a essaimé en Europe, Lauragais en transition est une structure d'accueil (loi 1901) de porteurs de projets et d'actions locales visant la préservation de la planète (climat, énergie, ressources, biodiversité) et la santé publique. Tout en œuvrant à l'essor du lien social.

Nous couvrons le périmètre du SICOVAL et de St Orens.

Nous visons à pérenniser les projets s'avérant viables par des partenariats avec des collectivités locales, associations ou entreprises relevant si possible de l'ESS.

À notre actif depuis 2015 : 2 trocs jardins, 1 grainothèque, sensibilisation à l'environnement. (Biodiversité, santé & mobilités - Randovalés 2014 & 2015), observations lors d'enquêtes publiques (PLB, PPA).

Prévu en 2017 : service de transports solidaires sur Escalquens et Labège en partenariat avec des bénévoles et les élus des 2 communes.

Le projet de 3^{ème} ligne sera opérationnel au mieux en 2025. Que faire d'ici là pour enrayer la thrombose automobile croissante qui nuit gravement aux conditions de vie et à la santé de ses habitants?

À l'heure de la concrétisation des engagements pris lors de l'accord de Paris sur le climat, il importe de changer de paradigme en matière de mobilités sur la grande agglomération toulousaine. À cette fin, nous dressons dans ce cahier d'acteur :

- Des éléments de constat sur ce projet et son impact,
- Des propositions d'accompagnement pour faire de ce projet un vecteur de ce changement de paradigme indispensable aux générations futures. Elles relèvent :
 - De l'autorité du maître d'ouvrage Tisséo SMTC,
 - De celle de Toulouse Métropole, du SICOVAL et de la CAM,
 - De celles de gestionnaires de voirie,
 - De celle de la Région,
 - De celle de l'État,
 - D'une proposition d'accompagnement de notre association au moyen d'un dispositif de rabattement vers les liaisons structurantes (rail, métro, linéo) en milieu péri-urbain à expérimenter sur un secteur limité (Escalquens, Labège, Castanet, Saint-Orens).

Outre la stabilisation puis un début de réduction de la thrombose automobile d'ici 2020, il s'agit de répondre à un enjeu majeur de santé publique et de contribuer à la déclinaison locale des accords de Paris.

Nota Bene : nous ne disposons pas en interne d'une culture citoyenne suffisante pour argumenter sur l'ensemble des aspects du projet et construire une proposition alternative. Aussi, nous nous limiterons aux aspects environnementaux, de santé publique et de mobilité.

Contact acteur : 51, av des troubadours, 31750 Escalquens - tél. : 05 61 81 39 00
laurenttransition@orange.fr - <http://lauragaisentransition.org>

ÉLÉMENTS DE CONSTAT CE QUE NOUS APPRÉCIONS DANS LE DOSSIER DE PRÉSENTATION DE LA MOA :

- Un niveau de financement illustrant une volonté de sortir des retards accumulés,
- Une bonne prise en compte de l'impact de la situation actuelle sur l'attractivité
- La prise en compte d'éléments de contexte essentiels: congestion, très faible part modale des TC pour les navetteurs, 70 000 emplois salariés privés non desservis par des TC structurants, durée des déplacements en croissance forte, 500 000 nouveaux déplacements d'ici 2025.

CE QUI NOUS PARAÎT À AMÉLIORER : UNE RÉPONSE RAPIDE AUX ENJEUX MAJEURS

Nous entendons par là la réduction de la thrombose automobile, de la pollution, des gaz à effet de serre et l'urgence d'agir bien avant l'échéance 2025.

D'où une proposition d'un « plan d'urgence d'accompagnement » du projet.

Argumentaire à l'appui des enjeux à améliorer

Réduction de la thrombose automobile

La MOA évoque 20 millions de déplacements en véhicules évités par an: c'est 5 % des déplacements motorisés (enquête ménages 2013) sur l'agglomération. À comparer au 26 % de taux de congestion. On est loin de ce qui est nécessaire.

Notre appréciation rejoint celle exprimée par Marc IVALDI (Toulouse School of Economics) lors de son audition par la CPDP: « la 3^{ème} ligne paraît indispensable eu égard au coût de la congestion mais ne pourra qu'en résorber une toute petite partie ».

Réduction de la pollution

La pollution de l'air en France induit 48 000 morts prématurés par an. Ramené à l'agglomération et compte tenu d'autres approches (étude européenne APHEKOM³) 300 morts prématurées par an tous polluants pris en compte nous paraît une estimation réaliste.

Un rapport d'enquête sénatorial a évalué à 100 milliards d'euros par an au plan national l'impact de la pollution de l'air, soit plus d'un milliard par an pour notre agglomération².

Les transports constituent un facteur essentiel de pollution: 81 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx), 51 % des émissions de particules de moins de 10µm (PM10), 44 % des particules ultrafines (PM2,5) selon l'ORAMIP pour le territoire de Toulouse Métropole³.

Face à cet enjeu majeur, le projet mobilité (dont la 3^{ème} ligne) apporte -2 % à -3 % à l'horizon 2030 par rapport à un scénario fil de l'eau, sans projet.

Le dossier MOA affiche une évolution à l'horizon 2030 très favorable (pour les NOx) grâce aux progrès de la motorisation... C'est oublier le « dieselgate » et le report de l'application intégrale de la norme Euro6 à... 2023 (au lieu de 09/2017)!

Sur les PM10, le projet n'atteint pas les engagements nationaux à 2030⁴, même en supposant fiables les déclarations constructeurs!

« Diesel gate »: une commission nationale indépendante⁵ a mesuré le niveau de pollution réel (sur pistes) aux NOx



(1) Projet de recherche européen 2008 - 2011

(2) 1/100^{ème} du montant national pour une population de la grande agglomération représentant 1,5 % de la population française selon l'AUAT

(3) Rapport annuel 2015 ORAMIP « Évaluation de la qualité de l'air sur Toulouse Métropole p. 19

(4) AUAT Projet Mobilités 2025-2030 Rapport environnemental p.11 (version du 29/07/2016)

(5) Commission technique indépendante auprès de Ségolène ROYAL regroupant des parlementaires, des associations de consommateurs, des ONG environnementales, les services des ministères de l'environnement, de l'industrie et de l'économie, l'ADEME, l'IFPEN, l'INERIS...

(6) Idem note 3 (rapport annuel 2015 ORAMIP p. 19)

sur 68 modèles de véhicules courants (diesel ou SP) censés être aux normes Euro6: 6 la respectent, 30 la dépassent d'au moins 5 fois, 9 d'au moins 10 fois.

Réduction de gaz à effet de serre (GES)

Les transports induisent 53 % de la production de GES sur Toulouse Métropole en 2013.

Les objectifs nationaux sont de réduire les GES 2020 et 2030. Le projet mobilité présenté permettrait de limiter l'augmentation (au lieu de réduire sensiblement!) à 9 % au lieu de 13 % au fil de l'eau⁷.

De plus cette estimation est basée sur une modélisation intégrant les déclarations constructeurs alors que la commission indépendante (déjà citée) a constaté qu'aucun véhicule ne respecte Euro 6: + 20% pour les ¾ des modèles à essence et le 1/3 des modèles diesel (+40 % pour 4 modèles de chaque type).

Urgence d'agir bien avant 2025

La 3^{ème} ligne amènera une contribution insuffisante au mieux en 2025. La situation sanitaire (qualité de l'air) et climatique va continuer à s'aggraver d'ici là. Sauf à mettre en œuvre un plan d'accompagnement d'urgence décrit au dernier §.

PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS ET POINTS DE VIGILANCE À INTÉGRER DANS LE PROJET MOBILITÉS PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS

Elles reposent sur 2 exemples d'agglomérations comparables à décliner localement.

Stockholm (917 000 habitants sur 187 km²) est la seule agglomération européenne où les normes OMS de qualité de l'air sont respectées. C'est aussi une ville très engagée dans la réduction des gaz à effet de serres. Dotée d'un péage urbain, en vigueur la semaine entre 6 h 30 et 18 h 30 (les voitures « vertes » en sont dispensées) elle a réduit en 7 ans la circulation traversant la ville de 20 %⁸.

(7) Audition de Madame TILAK, directrice de l'ORAMIP devant la CPDP – diapositive 27

(8) Site Internet « Le Routard » - ville de Stockholm

(9) Séquence du film « Demain » de Cyril DION & Mélanie LAURENT (2015)

À Copenhague (570 000 habitants sur 88 km²), le vélo a une part modale de 26 % (TC: 21 %, marche: 20 %, auto: 33 % avec un objectif à 25 % en 2025). C'est aussi 400 km de pistes cyclables dans l'agglomération⁹.

POINTS DE VIGILANCE

Nous appelons la MOA à prioriser une bonne insertion urbanistique et paysagère, (partie aérienne du tracé), à éviter de nouvelles coupures infranchissables pour les habitants et la biodiversité, à étudier les alternatives proposées lors du débat public, à être vigilant sur la qualité de l'air induite lors du choix des matériels roulants.



PROJET ASSOCIATIF « AUTO2++ »

Concept: appel à chauffeurs bénévoles pour rabattement des actifs domicile <--> ligne TC structurante (Tisséo, TER) en semaine.

Expérimentation souhaitée sur les secteurs Escalquens – Labège – Castanet – Saint-Orens.

Les véhicules utilisés seraient ceux des bénévoles à défrayer et valoriser pour leur engagement (abonnement Tisséo, bons d'achat chez des partenaires...).

Le système repose sur un nombre de bénévoles important (de 60 à 100 pour l'expérimentation) pour limiter l'appel à chacun à 2 demi-journées par trimestre.

Réservation reposant sur le système COOVIA.

MOA Tisséo sollicitée pour le financement de l'expérimentation.

En cas de bilan favorable et en vue de la généralisation, financement envisageable par une option payante de l'abonnement Tisséo. Un partenariat avec Citiz peut-être étudié.

PROPOSITION DE PLAN D'URGENCE 2016 – 2020 DE RENFORCEMENT DU PROJET DE MOBILITÉ SOLUTIONS 2016 – 2020

- **Voie de droite** de la rocade réservée aux TC & auto2+ (au moins à 2 occupants)
- **Programme vélo volontariste** : 40 M€ proposés par les associations cyclistes, soit 1/100^{ème} du coût du projet mobilités!
- **PLB jusqu'à l'INPT**,
- **Rames doublées pour la ligne B** si 3^{ème} ligne sans effet sur sa fréquentation,
- **Péage urbain** ciblant l'autosolo (hors « pastille verte ») en pointe,
- **Bureau du temps** dans les pôles d'activités / études (instance de concertations des horaires de travail ou d'ouverture du public entre employeurs d'une même ZAC pour lisser le trafic en pointe),
- **Insertions de nouvelles circulations TER** partout où c'est possible sans travaux lourds (notamment sur l'axe Toulouse – Carcassonne),
- **Accompagnement du doublement de la ligne A (& B si nécessaire) et de l'arrivée de la PLB à l'INPT par un bouquet de systèmes de rabattement** (TADZ, auto2++ (cf. encart), voirie dédiée « parkings de rétention – terminus » pour les cycles, TC, auto2+, auto2++),
- **Actions fortes sur les comportements** (cf. Toulouse Business School qui sait mobiliser des compétences en communication engageante et « nudges »),

- **Soutien à l'expérimentation « auto2++ »** décrite p. 3,
- **Actions relevant de l'État** : orienter la recherche opérationnelle en automobile sur la réduction de la pollution (48000 morts/an¹⁰), réviser le PPA à la hauteur des enjeux réels suite au « dieselgate », être transparent sur les paramètres d'estimation de la qualité de l'air en 2020 et 2030.

CONCLUSION

Le projet de 3^{ème} ligne permet d'espérer une **amélioration sensible de la part modale des TC** pour les navetteurs.

Il apporte une **réponse très partielle à la thrombose automobile** de la grande agglomération toulousaine.

Il n'apporte **aucune réponse à l'aggravation de la pollution d'ici 2020**. Sa réponse est symbolique sur les NOx à l'horizon 2030 et ne permet pas le respect en 2030 de la réglementation en matière de particules, cancérigènes certains pour l'OMS.

Les objectifs nationaux de **réduction des GES sont inatteignables** aux cibles 2020 et 2030 sur l'agglomération.

Le projet, pour être compatible avec les enjeux du siècle, **doit être complété par un plan d'urgence ambitieux** présenté dans ce cahier d'acteur, inspiré d'exemples étrangers réussis et d'un coût relativement limité.

L'une des mesures présentées (**auto2++**) permet de mobiliser nos concitoyens avec l'appui de Tisséo en vue d'une mobilité réussie pour notre grande agglomération.

(10) Santé Publique France 06/2016