

Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées
Association agréée de protection de l'environnement

73 chemin de Mange-Pommes 31520 Ramonville-Saint-Agne

Courriel : midipyrenees@amisdelaterre.org

Contribution à l'Enquête publique
Pour la demande d'autorisation environnementale
3ème ligne de métro et Ligne Aéroport Express:
Du mercredi 15 décembre 2021 au mardi 28 janvier 2022

Avis défavorable
pour non respect des engagements français dans la
lutte contre le changement climatique

Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées demandent un avis DÉFAVORABLE au projet de 3ème ligne de métro et de la Ligne Aéroport Express pour :
non-respect des engagements français de lutte contre le changement climatique, en particulier la réduction ses émissions de GES (Gaz à effet de Serre) d'au moins 40 % en 2030 par rapport à 1990,

Le projet 3ème ligne de métro et Ligne Aéroport Express était l'élément majeur du plan de déplacement urbain (PDU) de la métropole toulousaine de 2018 (projet mobilités 2025-2030 du SMTC). Ce PDU, annulé en première instance par le tribunal administratif pour non-respect des procédures environnementales, prévoyait également des équipements de moindre capacité déjà réalisés ou en cours d'achèvement :

- doublement des rames de la ligne A,
- un réseau de 10 lignes LINEO
- le Téléphérique Urbain Sud.

Le tableau suivant présente les parts modales estimées dans l'agglomération toulousaine en 2030 par le PDU annulé, après la réalisation de la 3ème ligne de métro (initialement prévue 2024 reportée 2028).

	2013	2030 PDU annulé	Comparaison avec les bons élèves
Marche à pied	23%	23 à 25%	Similaire aux autres villes
Vélo	2%	3 à 5%	25 % pour les agglomérations vertueuses
Transports en commun	14%	17 à 19%	25 % pour les agglomérations vertueuses
Voiture et autres véhicules motorisés	61%	51 à 57%	25 % pour les agglomérations vertueuses

Même avec les autres infrastructures accompagnant le projet de la 3 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.

La part modale des voitures resterait une des plus élevées de France (et d'Europe) parmi les

agglomérations de plus de 200 000 habitants. La part modale des déplacements en vélo estimé entre 3 et 5 % serait toujours trop faible si on la compare aux agglomérations européennes plus vertueuses.

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

En cohérence avec ses engagements internationaux et européens, la France mène une politique nationale de lutte contre le changement climatique. Les principaux objectifs de cette politique sont déclinés dans la Loi Énergie-Climat du 9 novembre 2019. Celle-ci vise à accélérer l'action de la France dans la lutte contre le dérèglement climatique et pour la préservation de l'environnement, dans le but de s'aligner sur l'Accord de Paris signé en 2015 lors de la COP21. Elle renforce, actualise et complète les objectifs de la **Loi de Transition Énergétique pour Croissance Verte (LTECV)** adoptée en 2015.

L'Union européenne a entériné en décembre 2020 un **objectif de baisse de 55% des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 par rapport à 1990**. La Stratégie Nationale Bas Carbone est en cours de révision pour se mettre en conformité avec ce nouvel objectif, étant précisé de surcroît que plusieurs ONG et scientifiques plaident pour une baisse plus ambitieuse encore à l'échelle européenne (-65%).

En 2019, le transport est le secteur émettant le plus de GES en France avec 136 Mt CO₂ eq., soit 31 % de l'inventaire national de GES. Comme le rappelle le Haut Conseil pour le Climat dans son rapport grand public « *Renforcer l'atténuation, engager l'adaptation* » (septembre 2021), l'usage de la *voiture individuelle* représente à lui seul plus de la moitié (53%) des émissions *liées aux transports*.

S'agissant du territoire couvert par Tisséo, on peut se faire une idée de l'enjeu que représente le transport de personnes en s'intéressant au profil GES du territoire de Toulouse Métropole tel qu'il apparaît dans le document d'évaluation intermédiaire du PCAET. Le transport routier y représente 52,2% des émissions de gaz à effet de serre du territoire (hors émissions du secteur agricole), dont les deux tiers sont imputables au transport des personnes. Ce secteur représente donc une cible prioritaire pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre du territoire.

Bien qu'un PCAET ne soit pas un document d'application de la SNBC, c'est un programme d'actions qui contribue à l'effort national. Or même mesuré à l'aune des seuls objectifs du PCAET, l'effort à faire sur le territoire est considérable puisque comme le précise le document d'évaluation intermédiaire du PCAET, les mesures prises par la collectivité ne conduiraient qu'à une baisse de 9% des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030, loin de l'objectif de -40% pour cette date par rapport à 2008.

Pour nous, une baisse d'au mieux entre 7 % et 17 % de la part modale de la voiture dans l'agglomération toulousaine entre 2013 et 2030 est incompatible avec les objectifs de baisse des émissions de gaz à effet de serre fixés aux différents niveaux décisionnels (européen, national et local), en particulier les suivants :

- ✓ La réduction de 55% des émissions de GES en 2030*,
- ✓ La **neutralité carbone en 2050 (c'est-à-dire la division des émissions brutes de GES par au moins 6 d'ici 2050, objectif fixé par la loi du 8 novembre**

2019 relative à l'énergie et au climat) étant donné le temps extrêmement long qu'il faudrait pour que la « dette carbone » liée à la construction des infrastructures soit compensée

✓ **L'objectif du PCAET (-40% d'émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2008)**

Cela est d'autant plus évident que les seules émissions de GES lors de la construction : terrassements, bétons des tunnels, exploitation...seraient déjà supérieurs à l'évitement des GES dû à la baisse du trafic routier engendrée par la troisième ligne de métro et de la CLB selon la contribution à l'enquête publique sur l'impact Gaz à Effet de Serre du collectif Info Action 3 ligne. Cela demande une étude indépendante pour valider ou infirmer les chiffres de TISSEO avant de pouvoir valider l'autorisation environnementale.

* La France devrait retranscrire un ensemble de textes européens nommé "Paré pour 55" ("Fit for 55") en référence à l'objectif de l'Union **européenne** (UE) de réduire ses émissions **carbone** de 55% d'ici 2030. Ces textes ont été publiés le 14 juillet 2021.