



Pibrac, le 9 juillet 2019

CONTRIBUTION A L'ENQUETE PUBLIQUE « DUP TAE ET CLB »

OUVERTE DU 6 JUIN AU 18 JUILLET 2019

Un groupe de citoyens pibracais s'est réuni pour analyser et échanger sur le projet TAE-CLB mis à l'enquête publique et en particulier l'impact de ce projet structurant sur notre commune. Nos observations sont les suivantes

1 – Sur le rabattement voitures à Colomiers Gare

Le périmètre d'études s'est limité aux communes directement concernées par le projet TAE-CLB.

Or les communes de l'ouest toulousain seront également directement impactées par le choix de considérer Colomiers-Gare comme un pôle de rabattement. En effet, on lit dans le livre 3 – pièce F3.8, page 1576 que « *le projet TAE a un impact différent selon la zone de la bande d'études concernée.... Une hausse de trafic aux deux extrémités de la ligne, donc à Colomiers Gare, hausse liée au rabattement des véhicules vers les stations.* »

Propositions : pour éviter un afflux de véhicules à Colomiers Gare, que le Parking de mille places ne pourra pas absorber, et éviter la congestion de la RN 124 en amont avec pour conséquences son évitement et la traversée de la commune de Pibrac, il faut prévoir a minima un cadencement de la ligne Tisséo 32, la création d'une ligne express Lévignac – Pibrac – Colomiers Gare et une collaboration avec la Région pour le cadencement du TER.

2 – Sur la mise en œuvre de l'étoile ferroviaire

L'étude du projet d'étoile ferroviaire, que la CNDP a incité à réaliser, conclut que l'étoile ferroviaire est à considérer davantage comme un projet complémentaire à TAE-CLB que concurrent.

Mais rien n'est proposé au final par Tisséo alors que la mise en œuvre du cadencement sur une partie de la ligne Auch-Toulouse, en lien avec La Région résoudrait une grande partie des problèmes de déplacement du secteur desservi dont Pibrac.

Propositions : mettre en œuvre, par une collaboration Tisséo – Région, la mise en cadencement de la ligne L'Isle Jourdain – Colomiers Gare et prévoir les parkings relais et les interconnexions bus à toutes les gares intermédiaires de cette section.

3 – Sur le réseau de bus

On lit page 14 du livre 3 pièce F1 – « Tisséo rencontrera les territoires à partir de 2021 pour la réorganisation précise du réseau de bus ». On lit aussi page 178 du livre 3 F2 « une ligne express St Lys – Fonsorbes – Plaisance - Colomiers gare est prévue ».

Propositions : la mise en place du métro doit s'accompagner concomitamment de la mise en place des lignes de bus et de train cadencées pour réellement inciter à ne plus prendre la voiture dans la majorité des cas.

L'action de Tisséo ne peut se limiter à la réorganisation du réseau de bus existant ; de nouvelles lignes sont à créer. En effet, si l'amont sud à la RN 124 peut être capté par la nouvelle ligne express citée plus haut, il n'en est pas de même de la captation du trafic venant de la vallée de la Save via Lévignac.

Il faut créer une ligne express Lévignac – Pibrac – Colomiers Gare et augmenter le cadencement du bus 32 (Brax-Pibrac- gare de Colomiers) pour une desserte intense de 7H à 9H30 et de 15H30 à 20 H et très régulière le reste de la journée.

4 – Sur la pratique des modes doux

La zone d'étude n'ayant pas englobé Pibrac, il ne reste que le schéma directeur cyclable de la Métropole pour espérer que Pibrac soit inclus dans la réflexion...

Pourtant il est aussi possible de relier Pibrac à la gare de Colomiers à vélo !

Propositions : assurer la continuité d'un itinéraire cyclable structurant du centre de Pibrac à Colomiers Gare, sa connexion avec des pistes à l'intérieur de la commune de Pibrac. Puis signaler cet itinéraire et le décrire dans un plan. Enfin, à l'instar de ce qui se fait à Toulouse, mettre en place une flotte de Vélo en prêt ou en abonnement, Vélos à assistance électrique compte tenu de la topographie de Pibrac (certaines pentes sont à 7%).

5 – Sur l'impact environnemental du TAE-CLB

On lit, page 1577 du livre 3 F3.8 que le secteur de Colomiers connaîtra une hausse du nombre de kilomètres parcourus pour accéder au métro avec pour conséquence une hausse des émissions de polluants.

Ceci est également corroboré page 92 du livre 3 F1 : on lit que le trafic ne baissera que de 3% sur la RN 124 dans la zone d'étude soit Colomiers – Toulouse. On peut donc s'interroger sur l'impact positif du TAE-CLB sur l'environnement. C'est par ailleurs ce qu'a relevé la

contreexpertise du SGPI qui a notamment minoré d'un tiers la valorisation financière de l'impact sur la qualité de l'air et estimé négative la valorisation financière des émissions de GES.

En effet, l'impact du TAE-CLB sur les émissions de gaz à effet de serre est très faible puisqu'à l'échéance 2030 seulement 3% de baisse des GES sera dû au projet TAE-CLB alors que l'objectif du Plan Air Energie Climat de la Métropole est une baisse de 40 % à l'échéance 2030, une part prépondérante de ces émissions venant du transport routier.

Enfin, il faut noter que l'impact de TAE – CLB sur l'augmentation de l'usage des transports en commun est modeste. On lit notamment page 92 du livre 3 F3.8 que la part de l'usage des transports en commun augmentera de 8 à 9% ce qui la maintient en dessous de 30% des déplacements domicile-travail. Ainsi, avec le TAE-CLB, la voiture restera utilisée à 70 % pour les trajets domicile – travail.

Proposition: avec l'objectif prioritaire de réduire l'usage de la voiture pour les déplacements domicile – travail, il devient impératif de combiner dès à présent les actions d'amélioration des connexions métro – train – bus dans un périmètre de l'agglomération bien plus élargi que le secteur d'étude, pour que l'impact environnemental soit bénéfique à l'agglomération, pas seulement au centre de la zone d'étude.

6 – sur l'impact socio-économique de ce projet

Ce projet va fortement impacter le budget de Tisséo, dont le bilan restera déficitaire au moins jusqu'en 2048 et cette situation financière va compromettre la capacité de Tisséo à investir dans de nouveaux projets. Comment seront financées les extensions de réseau bus, les créations de lignes bus express ?

Le rapport de contreexpertise met en évidence une surestimation de la monétarisation des bénéfices environnementaux du projet, notamment sur la qualité de l'air et les émissions de GES.

Des incertitudes pèsent sur le montant des subventions du plan de financement (Etat et Europe), sur l'évolution du versement transport et sur la capacité de Tisséo à honorer ses engagements financiers sans solliciter une augmentation des dotations de ses collectivités membres.

Aucun élément du dossier ne permet de lever ces incertitudes. Ceci soulève donc des interrogations sur la réalité des engagements que peut prendre Tisséo pour l'ensemble des solutions connexes au projet TAE – CLB, qui, si elles ne sont pas mises en œuvre, réduiront le peu d'impact que ce projet tente de démontrer aujourd'hui sur les enjeux aussi essentiels que les déplacements domicile – travail et l'environnement de notre agglomération.

Conclusion

Il est navrant de constater que les intérêts de Pibrac, commune de la Métropole, ne sont pas défendus dans ce projet alors que leur prise en compte pour l'ouest du territoire métropolitain améliorerait la question des déplacements domicile –travail et l'environnement.

Les solutions de rabattement proposées ci-dessus, en amont de la gare de Colomiers, sont de nature à améliorer le trafic voiture sur la RN 124 en amont de Colomiers et la qualité de vie de plusieurs dizaines de milliers de citoyens de l'agglomération.

Nous espérons être entendus et sommes prêts à collaborer à la mise en œuvre des solutions que nous proposons.