



Dossier de presse

TAE/CLB: des trous dans la raquette

Novembre 2021

Table des matières

1. Avis défavorable (puis favorable) CNPN.....	1
2. Enquête publique CLB en catimini	2
3. Bilan carbone problématique	4
4. Absence de la CLB dans le PLU?	7
5. Délibérations illégales de Tisséo?	8
6. Un arbre abattu, 71 arbres plantés?	9
Annexes	10

1. Avis défavorable (puis favorable) CNPN

Le Conseil National de la Protection de la Nature rend son avis le 20 mai dernier à propos de la Connexion Ligne B. Le CNPN précise d'emblée avoir émis un avis négatif sur le projet de 3ème ligne un mois auparavant :

La demande de dérogation concerne le projet de connexion de la ligne B avec la future 3^{ème} ligne de métro. Notons que le CNPN a émis un avis défavorable pour cette 3^{ème} ligne de métro examinée par la commission ECB du CNPN le 22 avril dernier tant que certaines mesures, notamment de compensation et de suivi, ne seront pas proposées.

Puis le CNPN énumère un certain nombre de manquements . Par exemple:

ouverts et semi ouverts), Hers et Lac de l'INP (milieux ouverts et semi ouverts)], les mesures compensatoires proposées sont insuffisantes par rapport aux impacts résiduels du projet qui est de 1,3 hectare pour les milieux boisés et de 0,36 hectare pour les milieux ouverts et semi-ouverts. Le CNPN note que le ratio de compensation effectif n'est que de 1,7 hectare compensés pour 1 hectare détruit pour les milieux boisés et de 1,5 hectare compensés pour 1 hectare détruit pour les milieux ouverts.

Le CPPN conclut en émettant un avis défavorable :

Aussi, le CNPN accorde donc un avis défavorable à cette demande de dérogation au motif susmentionné, tant que :

- Les mesures compensatoires ne seront pas **reconsidérées et réévaluées** dans leur dimensionnement ;
- Ces mesures compensatoires ne se présenteront pas en cohérence avec une **stratégie de restauration de la nature plus globale** à l'échelle des communes considérées et de la métropole de Toulouse ;
- La durée des mesures compensatoires ne sera pas d'**une durée de 50 ans** avec adoption de plans de gestion préalables par la DREAL Occitanie eu égard à la longue durée d'existence de la ligne de métro.

Par ailleurs, le CNPN souhaite que cette demande de dérogation lui soit resoumise **en même temps** que le dossier de la 3^{ème} ligne de métro de Toulouse pour approbation.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :
Nom et prénom du délégataire : Michel Métails

AVIS : Favorable ☐

Favorable sous conditions ☐

Défavorable ☒

Fait le : 20 mai 2021

Signature :



Dans un 2eme avis en septembre 2021, le CNPN émet un avis favorable car Tisseo aurait apporté de nouveaux éléments. Nous n'avons pas eu le temps d'analyser ces nouveautés. A première vue, l'une d'entre elles laisse perplexe : la pérennité des mesures sur 50 ans fait simplement l'objet d'un courrier d'engagement entre Tisseo, des propriétaires et le Conservatoire.

III.3 Sécurisation foncière et pérennité des mesures

Afin de répondre à la dernière demande du CNPN concernant la sécurisation foncière et la pérennité des mesures, TISSEO, les propriétaires des parcelles concernées et le Conservatoire des Espaces Naturels s'engagent à signer des Obligations Réelles Environnementales d'une durée de 50 ans pour l'ensemble des sites.

Les courriers d'engagement sont présentés en annexe du dossier.

2. Enquête publique CLB en catimini

Elle était visible à cette adresse:

<http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/consultation-publique-derogation-a-l-interdiction-a25621.html>

ACCUEIL

Raccourcis

Espace Professionnel

Recrutement- mobilités -
concours- offres de stages

Participation du public

Le cadre réglementaire

**Procédures en cours -
Occitanie**

Procédures terminées et
résultats de la participation

Concertation préalable sur
des projets, plans ou
programmes

L'enquête publique et les
commissaires-enquêteurs

Colonne de droite

Consultation publique - Dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées - Projet de connexion de la ligne B de métro - Toulouse, Labège et Ramonville-ST-Agne (31)



publié le 14 octobre 2021

Contexte et objectifs du projet

Le projet consiste au prolongement de la Ligne B qui sera connectée à la future troisième ligne de métro sur les communes de Toulouse, Labège et Ramonville-St-Agne (31). D'une longueur de 2,7 km, le projet nécessitera la destruction d'habitats et de spécimens de 62 espèces de faune protégée.

Cette atteinte à des espèces protégées nécessite par conséquent une dérogation à la protection stricte des espèces, en application du code de l'environnement (L411-2).

Conformément à la charte de l'Environnement, le public est invité à prendre connaissance de cette demande de dérogation espèces protégées et peut émettre des observations.

Déroulement de la consultation

La consultation publique relative à cette demande de dérogation est réalisée uniquement par voie électronique, sur la base du dossier de demande de dérogation.

Le public a la possibilité de faire connaître ses observations sur cette demande de dérogation du 14/10/2021 au 29/10/2021 (durée de 15 jours), et dispose pour ce faire du dossier de demande en téléchargement :

- [Dossier partie 1](#) (format pdf - 19.9 Mo - 14/10/2021) et [dossier partie 2](#) (format pdf - 19.2 Mo - 14/10/2021)
- [Avis DREAL mars](#) (format pdf - 3.1 Mo - 14/10/2021) , [avis CNPN mai](#) (format pdf - 121.2 ko - 14/10/2021)

Déroulement de la consultation

La consultation publique relative à cette demande de dérogation est réalisée uniquement par voie électronique, sur la base du dossier de demande de dérogation.

Le public a la possibilité de faire connaître ses observations sur cette demande de dérogation du 14/10/2021 au 29/10/2021 (durée de 15 jours), et dispose pour ce faire du dossier de demande en téléchargement :

- [Dossier partie 1](#) (format pdf - 19.9 Mo - 14/10/2021) et [dossier partie 2](#) (format pdf - 19.2 Mo - 14/10/2021)
- [Avis DREAL mars](#) (format pdf - 3.1 Mo - 14/10/2021) , [avis CNPN mai](#) (format pdf - 121.2 ko - 14/10/2021)
- [Dossier complémentaire](#) (format pdf - 23.8 Mo - 14/10/2021)
- [Avis DREAL août](#) (format pdf - 331.8 ko - 14/10/2021) , [avis CNPN octobre](#) (format pdf - 57.7 ko - 14/10/2021)

Une fois la consultation terminée, la décision prise sera publiée au [recueil des actes administratifs de la préfecture de la Haute-Garonne](#) ainsi que sur le [site de la DREAL](#).

[En savoir plus sur les dérogations à la protection des espèces.](#)

Selon cette page, la publication a été faite le 14.10 pour un démarrage le 15.10.

Les dossiers comportent en tout plus de 400 pages.

Lors du Comité Syndical de Tisseo, du 20 octobre dernier, que nous avons visionné, M. Lattes a évoqué l'avis favorable du CNPN. Mais il n'a pas parlé de cette consultation démarrée quelques jours avant pour CLB.

Comment peut-on demander sérieusement l'avis des citoyens sans publicité avec un tel volume d'information ?

3. Bilan carbone problématique

Un métro produit des gaz à effet de serre dans sa phase de construction et en fonctionnement.

Dans son avis de juin dernier, la MRAE pointe l'approximation de Tisseo concernant le bilan des Gaz à Effets de Serre.

La MRAE recommande que les « pistes de réflexion » soient notées comme de réels engagements, et que le bilan intègre l'estimation des gains en termes de GES des mesures initiales et de celles ajoutées dans l'étude d'impact actualisée. Elle recommande également de considérer les interconnexions avec les autres réseaux de transport et les potentiels changements de pratiques de déplacements à l'échelle de la grande aire urbaine toulousaine.

Elle recommande 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.

La consommation d'énergie, d'eau et autres consommables en phase travaux devrait également être décrite et chiffrée.

Les services de l'Etat confirment une erreur dans les calculs de Tisséo: "le projet de génère pas de gains en matière d'atténuation du changement climatique". Une manière polie d'écrire que le bilan est négatif.

3.3.2 Impact sur le réchauffement climatique

Le projet génère un impact favorable en matière de réchauffement climatique en lien avec une moindre consommation de carburants fossiles, atténué par un supplément d'émissions de gaz à effet de serres (GES) liée à la réalisation et à l'exploitation du projet. Le rapport affiche un temps de retour « climatique » d'environ 6 ans i.e. les émissions dues à la réalisation du projet sont compensées par de moindres émissions liées à la circulation routière au bout de 6 ans. A noter que les émissions de GES dues à la réalisation du projet telles qu'estimées par le maître d'ouvrage semblent faibles : 205 000 tCO₂, soit 11 000 tCO₂/km de ligne en souterrain, alors que la société Carbone 4 (2011) avait estimé un niveau d'émissions de 40 000 tCO₂/km en souterrain pour le projet du Grand Paris Express et la SGP (2015) annonce un niveau d'émissions de 4.1 MtCO₂ pour la réalisation de 174 km de métro, dont 154 km en souterrain (soit 27 000 tCO₂/km en souterrain).

Par ailleurs, les hypothèses relatives aux émissions de CO₂ des véhicules personnels apparaissent très pessimistes : 220 gCO₂/VP.km en 2015, puis baisse tendancielle limitée à 0.5 % par an (soit 180 gCO₂/VP.km en 2050), alors que l'évolution vers un parc de VP entièrement électrique en 2050 conduit à des émissions de CO₂ nulles à cet horizon.

La prise en compte d'un niveau d'émissions liées à l'infrastructure double de la valeur présentée par le maître d'ouvrage, d'hypothèses d'évolution du parc VP cohérentes avec la SNBC et de la chronique de valeurs tutélaires du CO₂ du rapport récent de France Stratégie (Commission Quinot 2018), fait passer le poste « émissions de GES » du bilan socioéconomique de + 500 M€ à -95 M€. Si on prend également en compte que l'exploitation de la ligne 3 devrait rapidement bénéficier d'une électricité totalement décarbonée (hypothèse également retenue pour estimer les émissions de CO₂ des VP électriques), la valeur socioéconomique du poste « émissions de GES » est proche de zéro, ce qui signifie que le projet ne génère pas de gains en matière d'atténuation du changement climatique (les gains obtenus en début de période d'évaluation, lorsque le parc VP est encore fortement émetteur de CO₂, permettent juste de compenser les émissions de CO₂ dues à la réalisation de l'infrastructure).

Nous avons fait une estimation de l'émission de GES en phase de construction. Nous nous sommes basés sur les émissions du projet métro du Grand Paris Express.

Tout d'abord, les émissions proviennent de plusieurs catégories :

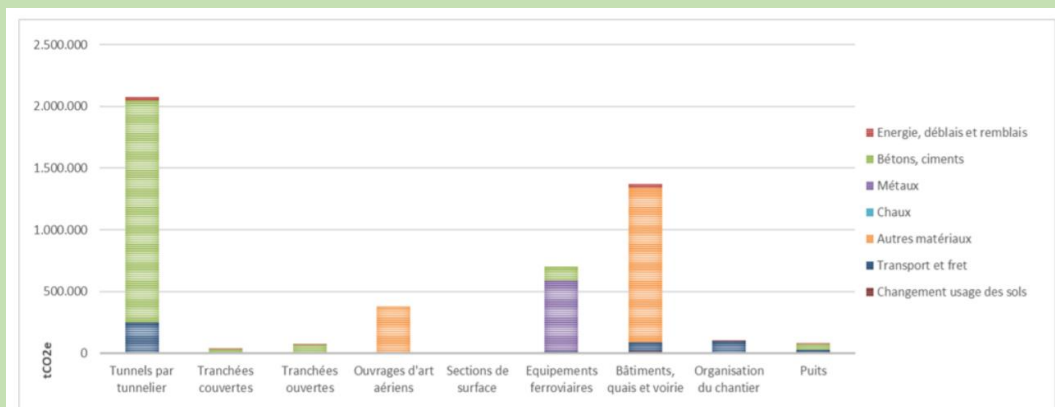


Figure 1 : Emissions globales liées à la construction par catégorie, scénario A (source : CarbOptimum, 2019)

Selon le cabinet "Carbone 4" mandaté par la SNCF (concurrent du métro), le creusement d'un tunnel émet quelque 40.000 teq CO₂ par km en raison de l'énergie consommée par le tunnelier, l'utilisation de matériaux tels que le béton et l'acier pour conforter les parois, et les engins de déblayage. TAE et CLB totalisent environ 22km en souterrain.

Cela donne : $40.000 \times 22 = 880.000$ teq CO₂

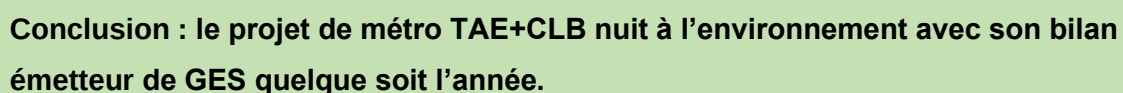
(source : <https://www.actu-environnement.com/ae/news/impact-carbone-projets-ferres-grand-paris-11822.php4>)

Prenons un autre référentiel, celui de la Société du Grand Paris Express (SGP) : 23.230 teq CO₂ par km. Cela donne : $23.230 \times 22 = 511.060$ teq CO₂

(source https://media-mediathèque.societedugrandparis.fr/permalinks/domain1/2019/10/29/1360-Methodologie_Carboptimum_-_version_francaise_-_resume.pdf)

Si on ajoute le coût carbone des kilomètres aériens de TAE et CLB, le coût carbone des 2500 arbres abattus, **on se situe au delà de 700.000 teq CO2 produit par la construction de TAE+CLB**. Tisseo annonçait un chiffre largement sous-estimé d'environ 200.000 teq CO2.

Ce qui donne le graphique suivant (1 étant l'année 2030) :



4. Absence de la CLB dans le PLU?

Au sens de l'article L.153-54 du Code de l'Urbanisme, une enquête publique sur un projet comme la CLB porte à la fois sur l'utilité publique et sur la Mise En Compatibilité (MEC) du PLU.

Une MEC pour la CLB a été faite sur les communes de Labège et Ramonville.

Une MEC pour TAE a bien été faite sur la commune de Toulouse.

Mais nous n'avons pas trouvé de MEC pour la CLB sur Toulouse.

La délimitation des communes est le trait sur fond blanc avec des séquences de 3 petits points.

Sur les deux images ci dessous, la CLB passe sur le territoire de Toulouse:



Le fichier "1-DUP CLB + annexes 1 et 2.pdf", de la CLB concerne les communes de Ramonville et Labège.

PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

Préfecture
Direction de la citoyenneté et de la légalité
Bureau de l'utilité publique

ARRÊTÉ

- déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation du projet de connexion à la ligne B du métro toulousain (CLB),
- emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Labège et de Ramonville-Saint-Agne

Opération : Connexion à la ligne B (CLB)

Communes de : Labège, Ramonville-Saint-Agne et Toulouse

Maître d'ouvrage : Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine – Tisséo-collectivités

Mandataire du maître d'ouvrage : Société de la mobilité de l'agglomération toulousaine – Tisséo-ingénierie

Conclusion: pourquoi le PLU de Toulouse ne prend pas en compte la CLB?

5. Délibérations illégales de Tisséo?

Prélude:

Tisseo Collectivités réunit 4 inter-collectivités : Toulouse Métropole, le Muretain, le Sicoval et le SITPRT.

Le SITPRT est syndicat intercommunal à vocation unique (SI des Transports Publics de la Région Toulousaine). Il regroupe Castelmaurou, Lapeyrouse-Fossat, La Salvetat-Saint-Gilles, Montberon, Pechbonnieu, Plaisance-du-Touch, Rouffiac-Tolosan, Saint-Geniès-Bellevue, Saint-Loup-Cammas.

Les faits:

Un citoyen pointu sur le sujet de la légalité administrative nous a fait part de sa saisine:

“M.le Préfet,

Par mail du 02/09/2021, je vous ai interrogé pour savoir si le SITPRT existait encore à compter du 01/07/21, dans le cadre des dispositions prévues par la loi LOM à cette date.

Sans réponse de votre part à ce jour, et ayant approfondi la question, notamment aux journées de l'UTP à Toulouse, je prétends que ce Syndicat n'est plus légal à compter du 01/07/2021.

En effet, au vu de l'article 2 de ses statuts, il reçoit, par délégation, la compétence transport de la part des 9 communes citées à l'article 1.

Or, ces communes ne sont plus Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM), à compter de ce 01/07/2021 (article 8 de la loi LOM).

En conséquence, le SITPRT ne peut plus être délégataire de cette compétence à partir de cette date. Et, il ne peut plus, de ce fait, être adhérent à Tisséo, dont la situation est également illégale à partir de cette date. Je vous demande, en conséquence, de "refouler" toute délibération de Tisséo qui vous serait transmise à compter de ce jour, et de solliciter, auprès de de Syndicat Mixte, le retrait des délibérations adoptées en séance le 7 juillet 2021 (car illégales, et moins de 4 mois depuis leur adoption)."

Explications complémentaires: Légalement, le SITPRT aurait dû disparaître dès le 27/12/2019, car les "groupements" ne sont plus Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) dès cette date, premier jour d'application de la loi LOM.

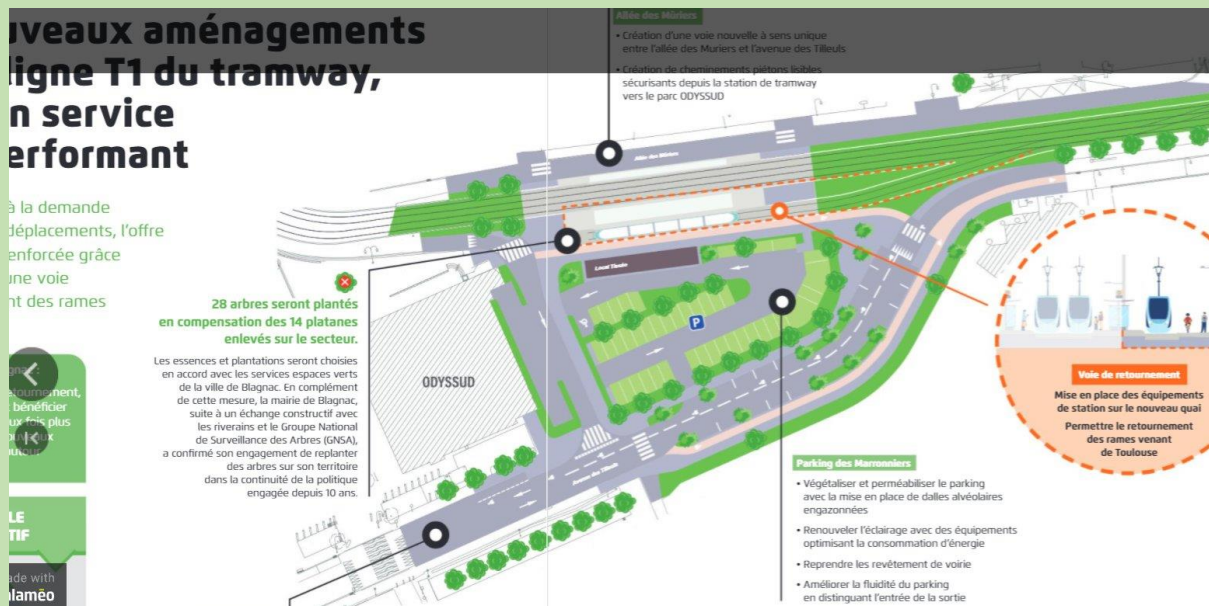
La loi LOM ré-écrit l'article L 1231.1 du Code des Transports et redéfinit quelles sont les AOM, en supprimant le terme "groupements". Les EPCI à fiscalité propre peuvent encore être AOM mais pas les syndicats intercommunaux à vocation unique; comme le SITPRT.

Conclusion: si cela est confirmé, il s'agirait d'un véritable "coup de tonnerre" dans l'avancée des projets de Tisséo.

6. Un arbre abattu, 71 arbres plantés?

Tisséo et la ville de Blagnac ont choisi la torpeur du mois d'août pour **abattre 14 platanes à Odysud**. Blagnac promettait d'en replanter le double, soit 28. C'était sans compter sur la mobilisation du tissu associatif. Des militants de GNSA (Groupe National de Surveillance des Arbres) sont montés sur les 2 derniers arbres. Puis, ils ont trouvé un accord avec la Mairie de Blagnac pour replanter 1000 arbres en compensation.

Le calcul est relativement précis : remplacer un arbre en pleine maturité par 2 jeunes pousses conduit à un bilan négatif. En se basant sur le Barème d'Évaluation de la Valeur d'un Arbre (Beva), Blagnac a accepté de planter 1000 arbres pour un bilan neutre immédiat. Mais mi-octobre, dans son magazine Mobilité, Tisseo revient à 28 arbres dans son infographie. L'engagement des "1000 arbres" devient évasif et en petits caractères: ce n'est plus 1000 mais "des" arbres. On ne sait ni quand, ni où ils seront plantés.



Ces 1000 arbres vont-ils être plantés ? Quand et où ? La réponse de Blagnac et de Tisséo est attendue. Rappelons que novembre est le mois idéal pour les plantations.

Au-delà du cas de ces 28 arbres, cela soulève la question des 2500 arbres abattus pour TAE. Tisseo promet d'en replanter le double. Si on applique le même raisonnement qu'à Blagnac, ce n'est pas le double mais davantage. Pour donner une idée:

$(1000 / 14) \times 2500 = 178.571$ arbres à replanter !

Pour trouver le nombre précis à planter, il faudrait évaluer chaque arbre abattu selon le BEVA: espèce, circonférence du tronc, état sanitaire, localisation, etc.

Bref, si Tisséo ne replante pas un très grand nombre d'arbres, alors nous aurons une perte nette de "valeur d'arbre".

Conclusion : ce sujet des 2500 arbres abattus pour TAE pour le double d'arbres plantés apparaît contestable.

Annexes

Sources :

avis MRAE sur TAE juin 2021 :

http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021ao51-9326-avis_metro.pdf

article de La Dépêche sur l'avis de la CNPN: <https://www.ladepeche.fr/2021/10/20/3e-ligne-de-metro-a-toulouse-un-premier-avis-positif-sur-le-volet-environnement-9865975.php>

1er Avis de la CNPN

http://www.avis-biodiversite.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021-02-13b-00179_connexion_ligne_b_toulouse_31_avis_du_05_2021.pdf

Contre-expertise du projet TAE/CLB par les services de l'Etat

https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2021/04/rapport_ce_toulouse_lm3.pdf

GLOSSAIRE

PLU : Plan Local d'Urbanisme

MEC : Mise En Compatibilité

TAE : Toulouse Aerospace Express

CLB : Connexion Ligne B

BEVA : Barème d'Evaluation de la Valeur d'un arbre [lien](#)