



## Contribution des élu.e.s municipaux et métropolitain.e.s Métropole Écologiste Solidaire et Citoyenne (MESC) à la concertation Jonction Est

### **Résumé de notre contribution:**

Nous émettons **un avis défavorable** au projet de Jonction Est, eu égard à :

- sa participation à la détérioration de notre environnement, contribuant encore un peu plus au dérèglement climatique et à la perte de biodiversité (ici sur les zones inondables de l'Hers Mort et de la Saune);
- son inadéquation avec l'absence de réponse quant aux problématiques actuelles de déplacements des habitant.e.s, et particulièrement de ceux et celles des villes des 1ère et 2ème couronnes;
- son coût financier élevé et non mis à jour de la conjoncture inflationniste;
- son incohérence avec les orientations politiques déclinées tant au niveau national (avec la loi Climat & résilience) qu'en local avec les documents d'orientation produits par Toulouse Métropole elle-même;

Nous proposons plutôt de réaffecter les 80 millions d'euros envisagés sur les solutions suivantes :

- la création de nouvelles lignes de bus Lineo en site propre et à haut niveau de service;
- la réallocation d'une partie de cette somme sur le budget consacré au vélo, ce qui permettrait, de l'augmenter puisqu'il n'est que de 80M€<sup>1</sup> sur l'ensemble du mandat 2020-2026), et de réaliser rapidement les tronçons du REV sur l'Est toulousain;
- la participation au lancement de la première phase d'un RER métropolitain;
- le renforcement des connexions des transports en commun sur l'Est toulousain (par exemple: la jonction des Lineo 1 et 7, la constitution d'une ceinture Sud de transports en commun reliant le secteur Cité de l'Espace à Ramonville et au Téléo)

### **Rédaction argumentée de notre contribution :**

Nous émettons **un avis défavorable** au projet de Jonction Est. Ce projet autoroutier illustre de manière éclatante l'échec de la politique métropolitaine en faveur des transports en commun, et le dramatique manque d'imagination face à une situation climatique et économique critique. Ce projet, pensé il y a plus de 20 ans et non retravaillé à l'aune des enjeux sociaux et environnementaux actuels, est totalement inadapté aux besoins et aux attentes actuelles de la population sur les quatre aspects que nous développons ci-dessous.

---

<sup>1</sup> Une somme supplémentaire de 20 millions d'euros serait allouée au budget vélo de Toulouse Métropole, venant de fonds européens, mais nous n'avons pas de certitude sur cette subvention européenne, au moment où nous écrivons ces lignes.

## 1. En termes environnementaux et climatiques

La loi Climat et Résilience impose aux communes de diviser par deux l'artificialisation des sols dans la période 2020-2030 comparée à la période 2010-2020.

Or le projet de Jonction Est consommera des ENAF (Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers) qui viendront en déduction du quota de Toulouse Métropole dédié à l'hébergement de nouveaux habitants (logement social, par exemple) et/ou au développement de projets d'intérêt général dans les communes (groupes scolaires, équipements sportifs...).

Nous notons d'ailleurs qu'aucun document de la présente concertation ne détaille les superficies prises par ce projet sur les ENAF.

Le projet de Jonction Est constitue par ailleurs une menace pour la biodiversité puisqu'il concerne une zone qui concentre plusieurs sites naturels à enjeux : cours d'eau de l'Hers mort et de la Saune, zones humides, bois et espaces verts de la Plaine et de Ribaute. La présence de forts enjeux écologiques est à relever, avec la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) Toulouse-Lasbordes qui est située à proximité et qui sera inévitablement impactée.

**Le groupe MESOC demande d'annuler ce projet de Jonction Est pour mettre de la sobriété aussi dans l'artificialisation des sols.**

En outre, se baser sur des études de trafic à l'horizon 2040, comme cela est présenté en page 26 et 27, nous laisse particulièrement perplexes. En effet, ces études laissent supposer que les évolutions constatées aujourd'hui seront nécessairement les mêmes dans les 10 à 20 ans à venir. Or, les impacts du changement climatique et de la perte de la biodiversité sont tels, qu'il nous semble hasardeux de justifier un tel projet sur des projections, en référence à l'activité et la vie d'aujourd'hui.

Dit autrement, les chamboulements sociaux, économiques et environnementaux que vont nécessairement subir nos sociétés dans les 10 à 20 ans à venir, demandent plus de modestie dans la prospective à réaliser. La certitude affichée dans la présentation des nouvelles études de trafics semble, à ce titre, complètement déconnectée.

## 2. En termes de déplacements

Contrairement à la promesse faite par la majorité politique de Toulouse Métropole, selon qui ce projet permettrait de "Mieux circuler à l'est"<sup>2</sup>, nous affirmons, au contraire que ce projet ne résoudra pas les problèmes actuels (et futurs) de déplacements dans la zone parce que :

- La construction de nouvelles routes et échangeurs incitent automatiquement à l'arrivée de voitures supplémentaires. Il s'agit du phénomène de trafic induit, largement documenté, dorénavant. Dit autrement, plus on construit de routes, plus il y a de voitures qui les empruntent.
- Pour Toulouse Métropole, il n'y a aucun objectif de réduire le trafic routier puisque la jonction doit servir à (page 5):

*« Capturer le trafic périurbain pour améliorer les conditions d'accès à l'agglomération et à la rocade Est » ;*

*“Faciliter les transports en commun aux heures de pointe, en renforçant le maillage du réseau et en «délestant» la route de Revel et la route de Castres du trafic automobile au profit de la circulation des bus Linéo.”*

On ne fait donc que réorienter le flux des voitures sans chercher à favoriser les transports en commun par un accroissement de l'offre.

<sup>2</sup> Titre de la concertation en ligne sur le site de Toulouse Métropole: "Mieux circuler à l'Est": <https://www.toulouse-metropole.fr/projets/jonction-est>

La phrase page 15 : « *la réalisation de la Jonction Est a pour vocation d'accompagner la création et le renforcement de l'offre de transport en commun dans ce secteur.* » nécessite d'être justifiée par un plan de développement précis car le renforcement de l'offre de transports en commun n'apparaît pas comme un objectif prioritaire.

- Il est même à craindre une recrudescence du trafic routier sur les entrées Est de la ville de Toulouse et en particulier sur les quartiers de Toulouse 4.3 (Côte Pavée, l'Hers, Limayrac) et 5.1 (Pont des Demoiselles, Montaudran, La Terrasse).
- Ce projet démontre que le choix de concentrer les investissements sur la troisième ligne de métro ne permet pas de réduire le trafic routier dans l'ensemble de la Métropole, y compris à proximité du tracé de la troisième ligne, comme c'est le cas pourtant pour cette jonction Est.
- En outre, ce projet de Jonction Est renforce le sentiment (justifié) de relégation des communes péri-urbaines : le métro c'est pour les Toulousain.e.s, et les autres (c'est-à-dire les habitant.e.s des communes de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> couronne) sont obligés de prendre la voiture ! Notons au passage que l'explosion du prix de l'énergie et en particulier des carburants devrait perdurer dans le temps et que celle-ci va avoir un impact durable sur les ménages. En particulier sur celles et ceux qui, justement, résident en périphérie des villes.

**Le groupe MESC demande que le développement des transports en commun en zones péri-urbaines, et notamment le RER toulousain, le développement de Linéo et du REV, soient largement privilégiés pour une équité de traitement sur l'ensemble du territoire métropolitain, en lieu et place de la Jonction Est.**

### 3. En termes financiers

A la lecture du document de la concertation (page 6), le coût global du projet est d'environ 60 millions d'euros, dont un coût pour la collectivité qui s'élèverait à 44,95 millions d'euros, mais ces estimations sont basées sur l'année 2016. La même année, la 3<sup>ème</sup> ligne du métro ne devait coûter "que" 1,7 milliards d'euros (2,7 milliards d'euros si on s'en tient aux chiffres d'aujourd'hui).

**Le groupe MESC demande une réactualisation des chiffres à 2022, qui nous font craindre, sans nul doute, un coût supplémentaire.**

### 4. En termes de conformité avec les orientations des documents d'urbanisme et de transports de la Métropole

Il nous semble utile de rappeler ici que ce projet se réalise dans un contexte administratif et réglementaire particulièrement confus, puisque la métropole toulousaine se retrouve, à ce jour avec un Plan de Déplacements Urbains (PDU) et un Plan Local d'Urbanisme intercommunal et d'Habitat (PLUiH), tous deux annulés par les tribunaux. Ces documents établissent pourtant une vision politique de l'aménagement urbain cruciale pour les prises de décision.

Nous avons néanmoins consulté d'autres documents à notre disposition, qui prouvent l'incohérence entre les ambitions et orientations affichées, et la réalité de ce projet. En effet, dans le rapport Développement Durable de Toulouse Métropole de 2019 (page 6) voté en conseil de Métropole, il est indiqué :

*« À l'horizon 2030, en intégrant les perspectives du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), 6 habitants sur 10 et 7 emplois sur 10 seront desservis par le réseau structurant de transports en commun. ».*

Cet objectif est réaffirmé dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durable voté par Toulouse Métropole<sup>3</sup> le 11/04/2019 et qui met la priorité sur les transports en commun au niveau des nouvelles zones d'emploi, comme inscrit en page 14 :

*« L'accessibilité en transports en commun des grandes zones d'emplois et des projets majeurs en termes de rayonnement et de densité d'emploi (Toulouse EuroSudOuest, Toulouse Aerospace, etc.) constitue également une priorité affichée par le PLUi-H »*

Or dans les documents mis à notre disposition lors de la présente concertation, il est indiqué, en page 20, que c'est 63% des transports qui, en 2030, se feront encore en voiture dans ce secteur...

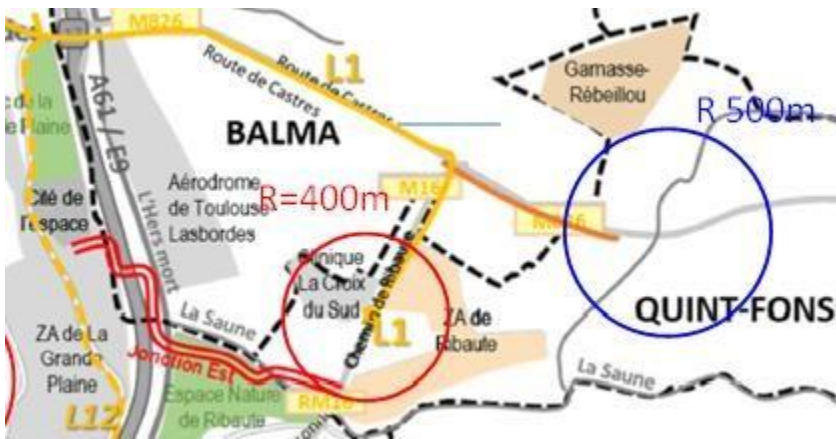
Une politique cohérente permettant réellement que 7 emplois sur 10 soient desservis par les transports en commun réduirait fortement le trafic routier par rapport à 2019, et rendrait totalement caduque ce projet.

De plus, pour le PADD, la ZA de Ribaute, au centre du projet, n'est pas une zone prioritaire. En effet, la ZA de Ribaute, sur laquelle débouche la Jonction Est, ne peut pas être considérée comme territoire privilégié à développer car elle ne répond pas aux critères du PADD (page 41 du PADD) :

*« Cette identification des territoires privilégiés s'appuie sur deux principales clefs d'entrée :*

- les niveaux de desserte par les transports en commun : réseau structurant avec périmètre d'influence selon le mode (métro / gare : 600 m, tram : 500 m, TCSP, Linéo et Optimo : 400 m);*
- l'offre de services (commerces, services et équipements avec un périmètre d'influence de 500 m autour des centralités). »*

Or le périmètre de 400m ne couvre pas toute la zone d'activité et la zone de commerces de Quint-Fonsegrives se trouve à plus de 500 m, comme le montre le schéma ci-dessous :



La prise en compte du développement de la ZA de Ribaute pour justifier un trafic routier supplémentaire est donc en contradiction avec le PADD de la Métropole voté le 11/04/2019.

**Nous demandons que la ZA de Ribaute sorte des hypothèses du projet de Jonction Est.**

<sup>3</sup> Le PADD est un document cadre, qui est élaboré en amont du Plan Local d'Urbanisme intercommunal et de l'Habitat (PLUi-H). Nous nous basons sur ce document qui a été voté, bien que le PLUi-H (et donc le PADD) a été annulé par la justice, depuis et qu'un nouveau PLUiH (et donc PADD) est en cours de construction.