

13.2 Projet de délibération n° DEL-23-0025

Jonction EST : approbation du bilan de la concertation

Exposé

Le territoire Est de l'agglomération toulousaine connaît un fort développement. Il se matérialise par plusieurs opérations d'aménagement inscrites dans les documents de planification (Toulouse Aérospatial, Malepère) qui vont générer de nouvelles activités et attirer de nouveaux habitants. En parallèle, l'offre de transports en commun par bus se renforce sur les infrastructures existantes (Linéo 1 et Linéo 7).

Le projet de la Jonction Est s'inscrit en accompagnement de ce développement et en réponse aux futurs besoins de déplacements. Il consiste en la création d'un maillage routier entre l'A61 et la M16 chemin de Ribaute (ex RD16) sur la commune de Quint-Fonsegrives. Il comprend la réalisation d'un diffuseur sur le périphérique Est (A61) entre les échangeurs de Montaudran et de Lasbordes, d'une desserte de la zone d'activité de la Grande Plaine, ainsi que d'une liaison piétons et cycles entre l'avenue Marcel Dassault et le chemin de Ribaute.

La Jonction Est a toujours pour objectifs :

- d'accompagner le développement de l'Est toulousain, en particulier en améliorant la desserte des zones d'aménagement existantes et futures, ainsi que les projets nouveaux,
- de mieux répartir le trafic périurbain pour améliorer les conditions d'accès à l'agglomération et à la rocade Est,
- d'améliorer et de sécuriser les conditions d'accès au périphérique Est : par la création d'un nouvel échangeur qui assurera une meilleure répartition des points d'accès au périphérique, par l'aménagement de voies auxiliaires d'entrecroisement qui contribueront à la suppression des « remontées de files », par la création d'un nouveau maillage viaire,
- de 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 d'une partie du trafic automobile au profit de la circulation des bus Linéo,
- de développer et mailler les liaisons douces, piétons et cycles.

Ce projet Jonction Est est porté par deux maîtres d'ouvrage : Vinci Autoroutes, concessionnaire du réseau autoroutier national, pour la partie échangeur et voies d'entrecroisement, et Toulouse Métropole, pour les infrastructures de raccordement au réseau de voirie existant.

Conformément aux exigences de l'article L.103-6 du Code de l'Urbanisme, l'objet de la présente délibération est de valider le bilan de la concertation qui s'est déroulée du 27 juin 2022 au 30 septembre 2022.

Conformément aux articles L.103-2 et R.103-1 du Code de l'Urbanisme et à la délibération n° DEL-22-0675 présentée en bureau métropolitain le 2 juin 2022, les modalités de concertation du public ont été organisées de la manière suivante :

- Parution de trois avis d'information dans la presse (17 juin / 4 juillet / 22 août)
- Mise à disposition du public d'un dossier de concertation aux adresses suivantes aux jours et heures d'ouverture habituels de ces lieux :
 - Toulouse Métropole, Bâtiment Marengo Boulevard, 6 rue René Leduc 31500 Toulouse,
 - Mairie de Balma, 8 allée de l'Appel du 18 juin 1940 ,31130 Balma,

- Mairie de Quint-Fonsegrives, 2 rue d'Occitanie 31130 Quint-Fonsegrives,
- Hôtel de Ville de Saint-Orens-de-Gameville, 46 avenue de Gameville 31650 Saint-Orens-de-Gameville,
- Mairie de quartier de Toulouse « l'Ormeau », 345 avenue Jean Rieux 31500 Toulouse.

Le dossier a également été consultable en ligne sur la page suivante : <https://www.toulouse-metropole.fr/projets/jonction-est> et via le site <https://www.jeparticipe.metropole.toulouse.fr>

- Organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public le lundi 04 juillet de 18h30 à 21h à Saint-Orens-de-Gameville, à la Maison des Activités Multi-disciplinaires, 6 chemin des tuileries.
- Organisation de neuf permanences publiques d'une demi-journée chacune pour présenter l'opération aux personnes intéressées :
 - Mardi 28 juin de 14h à 17h, à la mairie de Quint-Fonsegrives – Salle de la table ronde,
 - Mercredi 29 juin de 9h à 12h, Toulouse Quartier 4.3 > Villa des Rosiers au 125 avenue Jean Rieux,
 - Lundi 4 juillet de 9h à 12h, au pôle environnement et cadre de la vie de la commune de Balma, 24 avenue des Arènes à Balma,
 - Mercredi 3 août de 9h à 12h au siège de Toulouse Métropole, Bâtiment Marengo Boulevard, 6 rue René Leduc 31500 Toulouse,
 - Vendredi 26 août de 9h à 12h, Toulouse Quartier 5.1, à la mairie de quartier de l'Ormeau, 345 avenue Jean Rieux,
 - Mardi 30 août de 14h à 17h, à l'Hôtel de Ville de Saint-Orens-de-Gameville – Salle du Conseil Municipal,
 - Jeudi 8 septembre de 14h à 17h, au siège de Toulouse Métropole, Bât. Marengo Boulevard, 6 rue René Leduc à Toulouse,
 - Mardi 20 septembre de 9h à 12h, à la mairie de Quint-Fonsegrives – Salle Couot,
 - Lundi 26 septembre de 14h à 17h, au siège de Toulouse Métropole, Bât. Marengo Boulevard, 6 rue René Leduc à Toulouse.

Un temps d'échange a également été proposé aux associations le vendredi 9 septembre à partir de 14h dans les locaux de Toulouse Métropole.

Il ressort du bilan joint en annexe les éléments suivants :

- Mobilisation du public : près de 480 personnes ont participé via les différents dispositifs mis en place lors de cette concertation :
 - Réunion publique du 4 juillet 2022 - une cinquantaine de personnes étaient présentes lors de cette réunion d'échanges au cours de laquelle 65 questions / avis ont pu être exprimés
 - Permanences - 29 personnes se sont présentées, 4 ayant laissé un avis sur les différents registres
 - 3 courriers et 40 contributions directes par mails ont été reçus
 - 338 avis ont été recueillis sur le site [toulouse.jeparticipe](https://www.toulouse.jeparticipe.fr)
 - la réunion avec les associations a réuni une vingtaine de participants
- Les avis et remarques en lien avec le projet ont principalement portés sur les thèmes suivants :
 - Enjeux du projet sur les problématiques de circulation : (34%),
 - Incidences du projet sur l'environnement : (24%),
 - Justification générale du projet : (23%),
 - Enjeux politiques du projet : (18%),
 - Modalités et forme de la concertation : (1%).
- Les questionnements ont principalement portés sur :
 - des demandes de justification du projet,

- des demandes de contenus complémentaires.

Le bilan de la concertation présenté en annexe à cette délibération synthétise les avis exprimés sur ces cinq thèmes principaux et présente les réponses que les maîtres d'ouvrages de cette opération Jonction Est souhaitent apporter sur les différents sujets.

Les réponses sur les sujets de mobilité et de justification du projet, qui ont concentré la majorité des expressions, ont en particulier été détaillées, afin de rappeler le bénéfice qu'apportera le projet Jonction Est en termes de mobilités tous modes :

- rééquilibrage des trafics en lien avec les échangeurs de Lasbordes et Montaudran en limitant la congestion induite par l'urbanisation et la croissance de la demande en déplacement sur ce secteur,
- soulagement des échangeurs existants et de certains carrefours clés, et amélioration des conditions d'accès au périphérique,
- libération des emprises sur la route de Revel et sur la Route de Castres pour réaliser des aménagements en site propre performants pour les bus et les vélos. Les REV et Linéo prévus sur ces axes en bénéficieront,
- maillage des modes actifs, avec un nouveau franchissement de l'Hers et du périphérique.

Le rapport final des études de trafic réalisées en 2021-2022, qui étaye cet argumentaire, est proposé en annexe au bilan dans un souci de transparence.

Le bilan met également en avant les sujets liés à l'environnement et à l'insertion paysagère de ce projet. Le choix d'implantation de cette infrastructure a été mûrement réfléchi. Les contraintes du site ont laissé peu de marge au site d'implantation, à mi-chemin entre les deux échangeurs existants. Les maîtres d'ouvrage sont particulièrement conscients des enjeux environnementaux liés à cette zone. Afin de pouvoir présenter un projet d'intégration paysagère et de compensation environnementale à la mesure des enjeux du site, un temps nécessaire aux études et au dialogue avec les services de l'État a été pris.

En proposant d'aménager un site de compensation environnementale de près de 20 ha au plus près de la zone de projet, Toulouse Métropole affirme une dimension environnementale assumée sur ce secteur Hers- Ribaute-Marcassonne, en cohérence avec les intentions du projet Grand Parc de l'Hers dont ce territoire fait partie intégrante. Les espaces de compensation ainsi agencés formeront un cœur de nature connecté à l'Hers et à ses affluents.

Le détail des études environnementales, encore en finalisation, sera porté à la connaissance du public lors de la phase d'enquête publique à venir afin que le public puisse avoir connaissance de l'ensemble du travail effectué.

En conclusion, les maîtres d'ouvrages confirment l'effet positif du projet en terme de mobilité, au regard de la croissance urbaine prévue sur le secteur et proposent la poursuite du projet Jonction Est tel qu'il a été présenté à la concertation de l'été 2022.

Décision

Le Conseil de la Métropole,

Vu l'avis favorable de la Commission Voirie du mardi 24 janvier 2023,

Entendu l'exposé de Monsieur le Président, après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1

De prendre acte du bilan de la concertation publique sur le projet Jonction Est tel que présenté dans le rapport annexé à la présente délibération.

Article 2

De poursuivre les études et le portage des dossiers réglementaires du projet Jonction Est sur la base des études d'avant-projet précédemment réalisées et du bilan de la concertation.

Article 3

D'autoriser Monsieur le Président à signer tous les actes aux effets ci-dessus.



BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE
SUR LES COMMUNES DE BALMA, QUINT-FONSEGRIVES,
SAINT-ORENS-DE-GAMEVILLE, TOULOUSE

FÉVRIER 2023

JONCTION EST

UN MAILLON FORT DES DÉPLACEMENTS
DANS L'EST DE LA MÉTROPOLE



SOMMAIRE

Table des matières

1	INTRODUCTION	5
1.1	Le projet soumis à concertation	5
1.2	Les objectifs de la concertation	8
1.3	La méthodologie du bilan	8
2	LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION	9
2.1	Le dispositif d'information	9
2.1.1	L'information réglementaire	9
2.1.2	Le dossier de concertation	10
2.1.3	Les panneaux d'exposition	10
2.1.4	Le support de présentation de la réunion publique	11
2.1.5	QR Code	12
2.1.6	Les pages web dédiées	12
2.1.7	Les relations presse	13
2.1.8	Les autres relais d'information	14
2.2	Les moyens d'expression	14
2.2.1	Les réunions de concertation	14
2.2.2	Les permanences	15
2.2.3	Le site Je Participe !	15
2.2.4	La boîte mail dédiée	15
2.2.5	Les registres	16
2.2.6	Les courriers	16
3	LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION.....	17
3.1	Rappel de la mobilisation pour la concertation de 2016.....	17
3.2	Bilan des participations et expressions - concertation 2022	19
3.2.1	Le nombre de participants.....	19
3.2.2	L'évolution de la participation sur le site « au cours de la concertation ».....	21
3.2.3	Synthèse des expressions du public	22
3.3	Les thèmes récurrents	23
3.3.1	Thèmes et expressions des expressions écrites et en permanence.....	23
3.3.2	Thèmes et expressions lors de la réunion publique	24
3.3.3	Thèmes et expressions issus de la réunion avec les associations	25
3.4	Questions posées	26
4	LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	28

4.1	Rappel du bilan de la phase de concertation de 2016.....	28
4.2	Bilan qualitatif de la phase de concertation de 2022	29
4.2.1	Les enjeux politiques du projet	30
4.2.2	La justification générale du projet.....	32
4.2.3	Les enjeux du projet face aux problématiques de circulation tous modes confondus et à l'échelle de l'agglomération ou du secteur de la Jonction Est.....	35
4.2.4	Les incidences du projet sur l'environnement en général	41
4.2.5	Les modalités de la concertation.....	43
5	LES ETAPES A VENIR	45
6	LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE	46
6.1	Enjeux politiques du projet.....	46
6.1.1	Un projet toujours d'actualité	46
6.1.2	Un investissement à la hauteur de l'enjeu pour ce territoire	47
6.2	Justification générale du projet	48
6.2.1	Un projet Jonction Est multimodal, bénéfique en terme de mobilité	48
6.2.2	Un projet compatible avec la politique d'urbanisation des communes et de TM	48
6.2.3	Un projet compatible avec les documents cadres (PLUi-H/Projet Mobilité/SCoT).....	49
6.2.4	Un projet qui prend bien en compte le contexte post-Covid.....	49
6.2.5	Un projet au service du public.....	50
6.2.6	Un projet qui prend la mesure des nouveaux enjeux environnementaux et sociétaux .	50
6.3	Le projet face aux problématiques de circulation	51
6.3.1	La justification du projet au regard des études de trafic	51
6.3.2	La prise en compte du trafic induit.....	55
6.3.3	Les impacts du projet sur l'ouest du périphérique, quartier de la Terrasse	56
6.3.4	Lien avec les lignes de transport en commun (TC) du secteur.....	57
6.3.5	Lien avec les circulations en modes actifs du secteur	57
6.4	Mise en exergue des incidences du projet sur l'environnement en général.....	60
6.4.1	Incidences sur le milieu naturel / consommation d'espaces Naturels Agricoles ou Forestiers / artificialisation des sols	60
6.4.2	Incidences sur le climat et les émissions de Gaz à effet de serre (GES).....	62
6.4.3	Conclusion sur les différents sujets environnementaux relevés pendant l'enquête	62
6.5	Modalités et formes de la concertation	63
6.5.1	Problèmes de fond / forme sur le dossier de concertation	63
6.5.2	Moyens d'information de tenue de la concertation	64
6.6	CONCLUSION.....	65

ANNEXES

- Annexe 1 1.1 Délibération du Conseil communautaire du 2 juin 2022
- 1.2 Arrêté préfectoral n°2022-035 fixant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation avec le public sur le projet de création de l'échangeur de la Jonction Est et ses voies d'entrecroisement sur l'Autoroute A61 entre les échangeurs n°17 (Lasbordes) et n°18 (Montaudran).
- Annexe 2 Compte rendu de la réunion publique du 4 juillet 2022
- Annexe 3 Les questions et avis exprimés par écrits
- 3.1 Emails
- 3.2 Registres
- 3.3 Courriers
- 3.4 Extraction du site « Je Participe »
- Annexe 4 Avis émis lors de la réunion avec les associations locales du 9 septembre 2022
- Annexe 5 Rapport final des études de trafic – Etude CITEC 2021-2022

1 INTRODUCTION

La Jonction Est est un projet de liaison routière entre le périphérique Est au niveau de la ZA de la Grande Plaine (rue Maurice Hurel) et la M16 à Quint-Fonsegrives (chemin de la Ribaute / avenue de la Marcaissonne).

La Jonction Est a fait l'objet de grandes étapes de concertation en 2006, 2007 et 2016 qui ont permis de recueillir l'avis du public sur ce projet et de le faire évoluer selon les questions du public. Suite à la concertation de 2016, les maîtres d'ouvrage ont approfondi les études du projet afin de répondre aux interrogations qui avaient été soulevées.

Du 27 juin au 30 septembre 2022, une nouvelle phase de concertation publique s'est tenue. Les maîtres d'ouvrage présentaient au public les avancées des études conduites depuis 2016. Il s'agissait donc de faire le bilan des précédentes concertations et de les informer sur les échéances à venir sur ce projet et de les faire s'exprimer sur ces sujets.

1.1 Le projet soumis à concertation

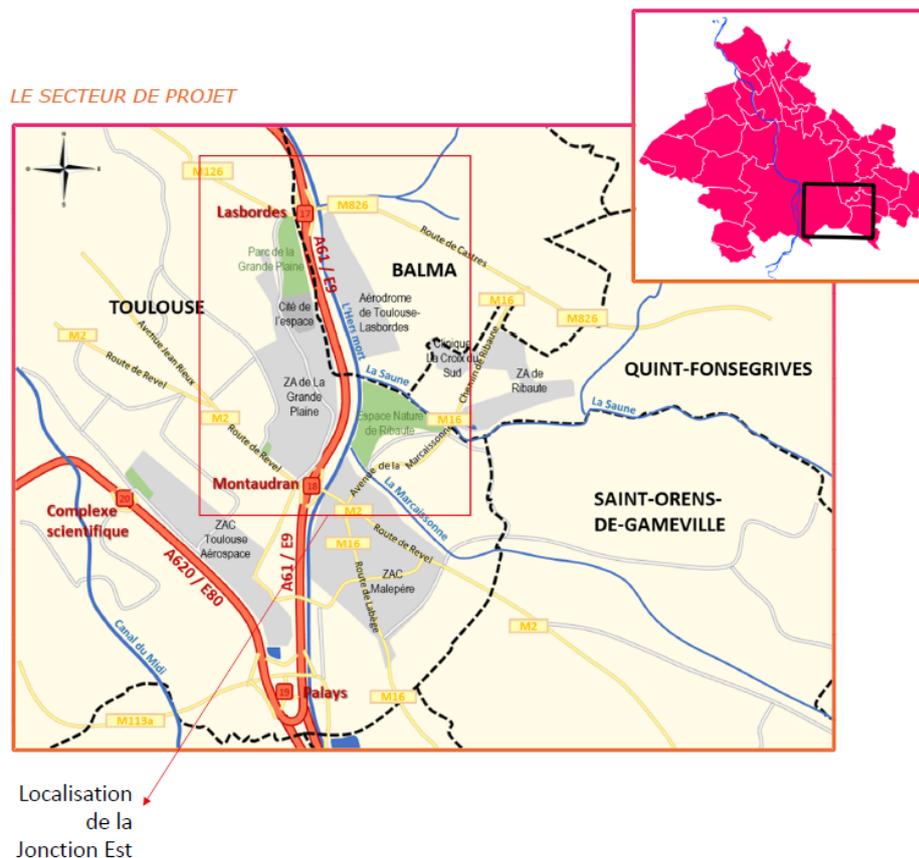


Figure 1 : Localisation du projet Jonction Est

Aujourd'hui dans l'Est toulousain plusieurs opérations d'aménagement sont en cours (ZAC Toulouse Aérospatiale, ZAC Malepère) qui génèrent au fur et à mesure de nouvelles activités et attirent de nouveaux habitants. La clinique CAPIO Croix-du-Sud, pôle de santé d'envergure récemment ouverte à Quint-Fonsegrives engendre elle aussi un nouveau trafic dans ce secteur.

En parallèle, l'offre de transports en commun s'est déjà renforcée dans ce secteur : création de la Linéo 7 du Cours Dillon (Toulouse) à Saint-Orens-de-Gameville, prolongement de la Linéo 1 des Sept Deniers (Toulouse) à Lasbordes, projet à venir de 3ème ligne de métro (Toulouse Aérospatiale Express) et de Linéo 12 (de Borderouge à Rangueil).

La Jonction Est s'insère donc dans un projet global d'aménagement du secteur.

Les objectifs de la Jonction Est sont donc :

- D'accompagner le développement de l'Est toulousain, en particulier en améliorant la desserte des zones d'aménagement existantes et futures, ainsi que les projets nouveaux ;
- De capter le trafic périurbain pour améliorer les conditions d'accès à l'agglomération et à la rocade Est ;
- D'améliorer et sécuriser les conditions d'accès au périphérique Est : par la création d'un nouvel échangeur qui assurera une meilleure répartition des points d'accès au périphérique, par l'aménagement de voies auxiliaires d'entrecroisement qui contribueront à la suppression des «remontées de files», par la création d'un nouveau maillage viaire ;
- De 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 ;
- De développer et mailler les liaisons douces, piétons et cycles.

A la suite de la concertation de 2016, Toulouse Métropole et VINCI Autoroutes ont approfondi les études d'avant-projet (AVP) et ont engagé de nombreuses études techniques (analyse de scénarii, nouvelles études de trafic, études d'impacts sur le milieu naturel et sur le contexte agricole, ...) afin de clarifier et de valider les hypothèses qui avaient été précédemment présentées. Ce temps d'études a permis de montrer que le tracé envisagé en 2016 est bien celui qui répond le mieux aux enjeux du secteur tout en ayant un impact limité sur le contexte humain, le milieu naturel ou encore le contexte agricole. L'avant-projet a été validé par Toulouse Métropole en 2018. Quelques ajustements ont été réalisés par rapport à la version présentée en concertation en 2016 : les voies vertes ont été modifiées et un linéaire supplémentaire ajouté, des éléments de conception du projet ont été revus pour mieux prendre en compte les enjeux environnementaux (mesures liées au milieu naturel, au risque inondation, au risque de mouvement des sols, ...).

En parallèle, le projet d'échangeur et de voies d'entrecroisement a été inscrit au Plan d'Investissement Autoroutier signé entre l'Etat et son concessionnaire VINCI Autoroutes en 2018. Plusieurs étapes de validation de cet item du projet ont ensuite été réalisées par VINCI Autoroutes, entre 2018 et 2021 permettant de continuer les études sur ce projet.

La configuration retenue pour la Jonction Est dans le cadre des études d'avant-projet comprend :

- un échangeur et des voies d'entrecroisement sur le périphérique Est,
- 2 ouvrages de franchissement du périphérique (2 x 2 voies),
- 1200 m de voie de liaison à 2x2 voies entre le périphérique et la M16 avec une voie verte l'accompagnant de 3 à 4 m,
- un accès côté Toulouse centre en 2x1 voie avec trottoir (2m) et voie verte (3m),
- 1 ouvrage de franchissement de l'Hers qui permet aussi le rétablissement de la jonction de la voie verte et du circuit sportif,
- 1 ouvrage de franchissement de la Saune.

Les maîtrises d'ouvrage

Le projet est porté par 2 maîtrises d'ouvrages :

- **Toulouse Métropole**, pour la section courante de la jonction Est qui permet la liaison avec le quartier de la Grande Plaine et avec la M 16 et prévoit par ailleurs la mise en place d'une **nouvelle voie verte** traversant le périphérique en se connectant au parcours sportif de la zone naturelle de Ribaute.
- **VINCI Autoroutes (réseau ASF)**, maître d'ouvrage du projet de l'échangeur et des voies d'entrecroisement sur l'A61.

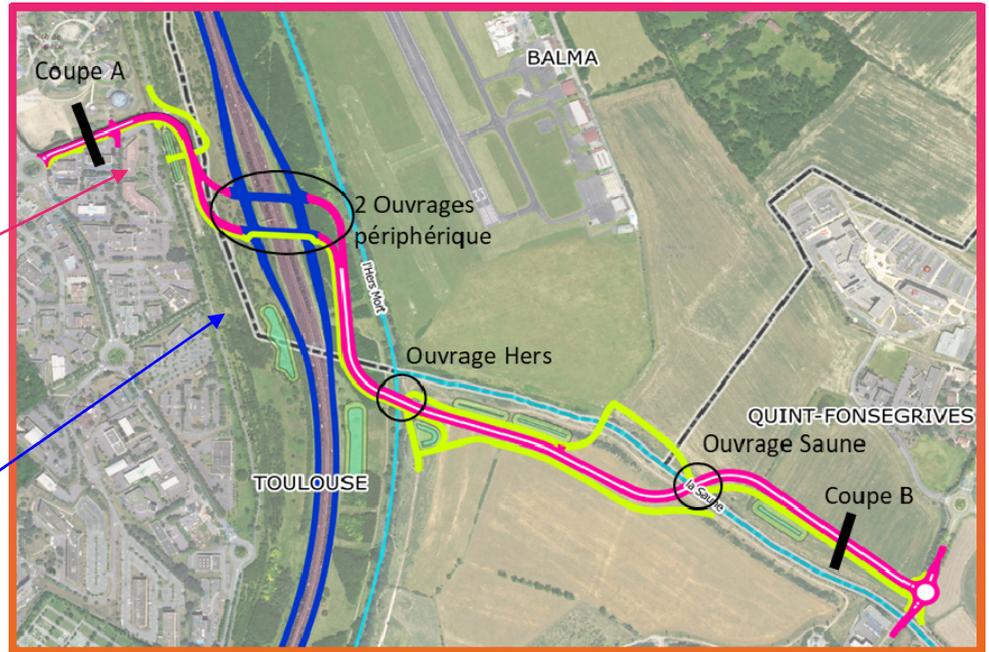
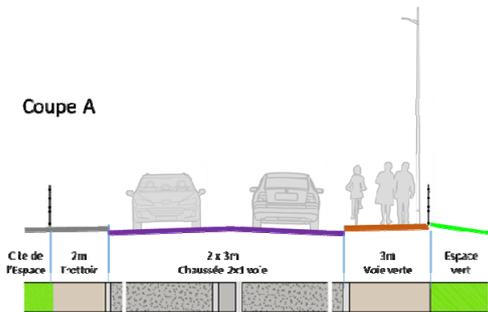
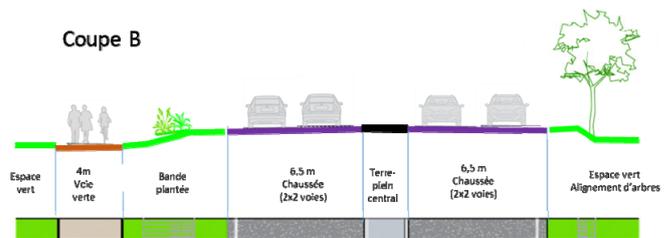


Figure 2 : Le projet Jonction Est présenté en concertation en 2022



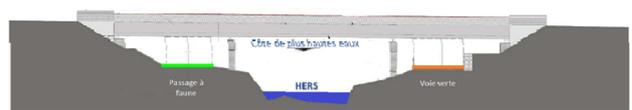
Exemple de coupes type de la voirie (au niveau de la section courante à l'ouest du périphérique)



Exemple de coupes type de la voirie (au niveau de la section courante à l'est du périphérique)



Coupe type d'un des 2 ouvrages au dessus du périphérique



Exemples de coupes de l'ouvrage au dessus de l'Hers maintenant la circulation des piétons/cycles et un corridor écologique

Figure 3 : Coupes types proposées sur le projet Jonction Est

1.2 Les objectifs de la concertation

La concertation réglementaire préalable à la mise en œuvre de la Jonction Est a été organisée par Toulouse Métropole et VINCI Autoroutes qui en ont fixé les modalités conformément aux articles L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme :

- au cours de la délibération de Toulouse Métropole du 2 juin 2022 approuvant les modalités de la concertation ;
- par arrêté préfectoral n° 2022-035 du 18 juin 2022 fixant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation avec le public sur le projet de création de l'échangeur de la Jonction Est et ses voies d'entrecroisement sur l'Autoroute A61 entre les échangeurs n°17 (Lasbordes) et n°18 (Montaudran).

La concertation a pour objectifs de présenter au public le projet de Jonction Est et de recueillir les avis de tous, et plus particulièrement des habitants du territoire, des acteurs économiques du secteur, des associations locales et de toutes personnes concernées.

La concertation porte sur les 2 objets suivants :

- Le projet de nouvel échangeur (maîtrise d'ouvrage VINCI Autoroutes) et les voiries connexes de liaison au réseau existant (maîtrise d'ouvrage Toulouse Métropole) ;
- Le projet de modification des documents d'urbanisme des communes concernées (Toulouse, Balma et Quint Fonsegrives).

Les expressions de la concertation constitueront un outil d'analyse à la décision pour les deux maîtres d'ouvrage : **Toulouse Métropole** - pour la section courante et les rampes d'accès aux ouvrages et franchissement de la rocade - et **VINCI Autoroutes (ex-ASF)** - concessionnaire de l'autoroute A61 - pour l'échangeur et les voies d'entrecroisement sur cette A61.

La présente concertation se place dans le prolongement des précédentes concertations menées sur ce projet.

1.3 La méthodologie du bilan

Le présent document recense les modalités d'organisation de cette concertation et fait le bilan des échanges et des contributions de chacun à l'élaboration du projet.

Pour ce faire, à l'issue de la période de la concertation, les maîtres d'ouvrage ont rassemblé l'ensemble des expressions du public (réunion publique, réunions d'acteurs, boîte mail dédiée, registres, permanences, site internet « Je Participe ! ») et ont procédé à un travail d'analyse à la fois quantitatif et qualitatif des avis et questions exprimés.

2 LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

Les modalités de la concertation ont été définies en délibération du Conseil Métropolitain de Toulouse Métropole du 2 juin 2022 et approuvées le 18 juin 2022 par arrêté préfectoral (n°2022-035).

2.1 Le dispositif d'information

2.1.1 L'information réglementaire

Les avis de concertation ont été publiés sur le site de Toulouse Métropole <https://www.toulouse-metropole.fr/-/la-jonction-est> et sur le site de participation citoyenne de Toulouse Métropole « Je Participe ! » <https://jeparticipe.metropole.toulouse.fr/processes/jonction-est>

La délibération et l'arrêté préfectoral ont été affichés conformément aux dispositions prévues par ces actes.

Les affiches réglementaires d'avis de concertation ont été affichées entre le 15 et le 17 juin 2022 :

- Au siège de Toulouse Métropole,
- Dans les mairies concernées par le projet : Balma, Quint Fonsegrives et Saint Orens et à la mairie de Quartier de l'Ormeau,
- Autour du secteur de projet.

Au total, 28 affiches ont été réparties dans les secteurs tout autour du projet.

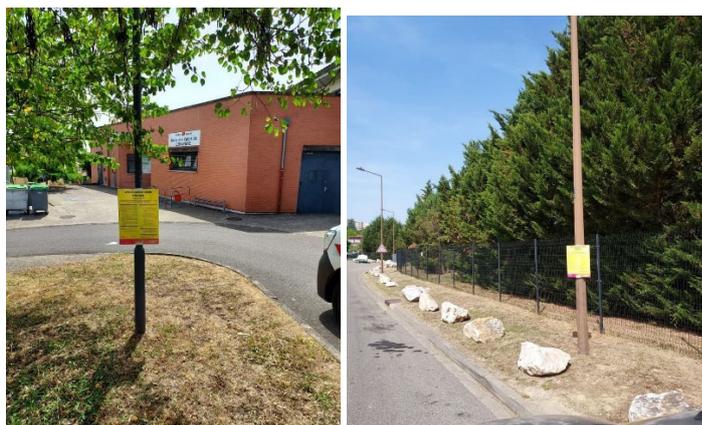


Figure 4 : exemple d'affichage à la salle des fêtes de Limayrac et rue Maurice Hurel

Une annonce légale a été publiée dans la Dépêche du Midi (plusieurs éditions) le 17 juin puis le 4 juillet et le 22 août 2022.

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE
JONCTION EST
 COMMUNES DE BALMA, QUINT-FONSEGRIVES, SAINT-ORENS-DE-GAMEVILLE ET TOULOUSE
 du 27 juin au 30 septembre 2022 inclus

Description de l'opération soumise à la concertation
 Le projet de la Jonction Est est un projet de développement d'un quartier de logements sociaux, d'équipement collectif, de services et de commerces, dans les communes de Balma, Quint-Fonsegrives, Saint-Orens-de-Gameville et Toulouse. Le projet est divisé en deux phases : la phase 1 (lotissement) et la phase 2 (équipements collectifs). Le projet est soumis à la concertation publique.

Objectifs de la concertation
 L'objectif de la concertation est de recueillir les avis et suggestions des citoyens et des associations locales afin de mieux connaître les besoins et attentes de la population et d'adapter le projet en conséquence.

Modalités de la concertation
 La concertation se déroulera sous la forme de réunions publiques, de consultations en ligne et de consultations individuelles. Les réunions publiques auront lieu les 27 juin, 15 juillet, 15 août, 12 septembre et 10 octobre 2022. Les consultations en ligne seront accessibles à partir du 27 juin 2022 jusqu'au 30 septembre 2022. Les consultations individuelles seront possibles jusqu'au 30 septembre 2022.

Informations complémentaires
 Pour plus d'informations sur le projet et la concertation, veuillez consulter le site internet <https://www.toulouse-metropole.fr/-/la-jonction-est> ou contacter le service client de Toulouse Métropole au 05 61 91 72 00.

LA SANDE PLUS
 L'annonce légale a été publiée dans la Dépêche du Midi (plusieurs éditions) le 17 juin, le 4 juillet et le 22 août 2022.

AVIS ECRIS
 Les avis écrits peuvent être déposés jusqu'au 30 septembre 2022.

Toulouse Métropole
 5, rue René Buisson - B.P. 95 621
 31505 Toulouse Cedex 5
 T. 05 61 91 72 00 - F. 05 61 91 72 01
 www.toulouse-metropole.fr

VINCI AUTOROUTES
 toulouse métropole

2.1.2 Le dossier de concertation

Le dossier de concertation intitulé « Jonction Est, un maillon fort des déplacements dans l'Est de la métropole » et porté par Toulouse Métropole et VINCI Autoroutes, co-maîtrises d'ouvrage, présente l'historique du projet, les éléments d'évolution depuis la phase de concertation de 2016, des détails sur le projet proposé à la concertation ainsi que son insertion dans les enjeux du territoire et dans son environnement. Un deuxième volet présente les modifications des documents d'urbanisme envisagées pour la réalisation de ce projet.

Ce document a été conçu à partir des données du bilan de la concertation réalisée en 2016. Il tient également compte des nouvelles études techniques en cours au moment de cette phase : études du milieu naturel et mesures associées, nouvelle étude de trafic, étude de compensation collective agricole, étude d'une passerelle dédiée aux piétons/cycles, études sur le demi-échangeur, etc.

Dès le début de la concertation, le dossier de concertation était :

- mis à disposition dans les mairies des villes de Balma, Quint-Fonsegrives, Saint-Orens-de-Gameville et la mairie de quartier de Toulouse 5.1 Ormeau (Pont des Demoiselles, Montaudran, La Terrasse) ainsi qu'au siège de Toulouse Métropole (6 rue René Leduc, Toulouse) – sur demande auprès de l'accueil,
- disponible en téléchargement sur le site de Toulouse Métropole <https://www.toulouse-metropole.fr/-/la-jonction-est> et sur le site Je Participe ! <https://jeparticipe.metropole.toulouse.fr/processes/jonction-est>.



Figure 5 : Page de couverture du dossier de concertation – format A3 – 54 pages

2.1.3 Les panneaux d'exposition

Deux panneaux d'exposition étaient positionnés dans chacun des lieux publics de la concertation.

Un panneau mentionnait le dispositif de concertation proposé : réunion publique, permanences, boîte mail dédiée et les grandes phases à venir.

Un autre panneau représentait le contexte territorial, un plan du projet et ses objectifs.

Les panneaux ont pu être exposés tout au long de la période de concertation dans les mairies des villes de Balma, Quint-Fonsegrives, Saint Orens-de-Gameville et la mairie de quartiers de Toulouse 5.1 – Ormeau (Pont des Demoiselles, Montaudran, La Terrasse) ainsi qu’au siège de Toulouse Métropole (6 rue René Leduc, Toulouse).

Les panneaux étaient également visibles lors des permanences, à l’accueil de la réunion publique du 4 juillet 2022 à Saint Orens et à la réunion avec les associations du 9 septembre 2022 au siège de Toulouse Métropole.

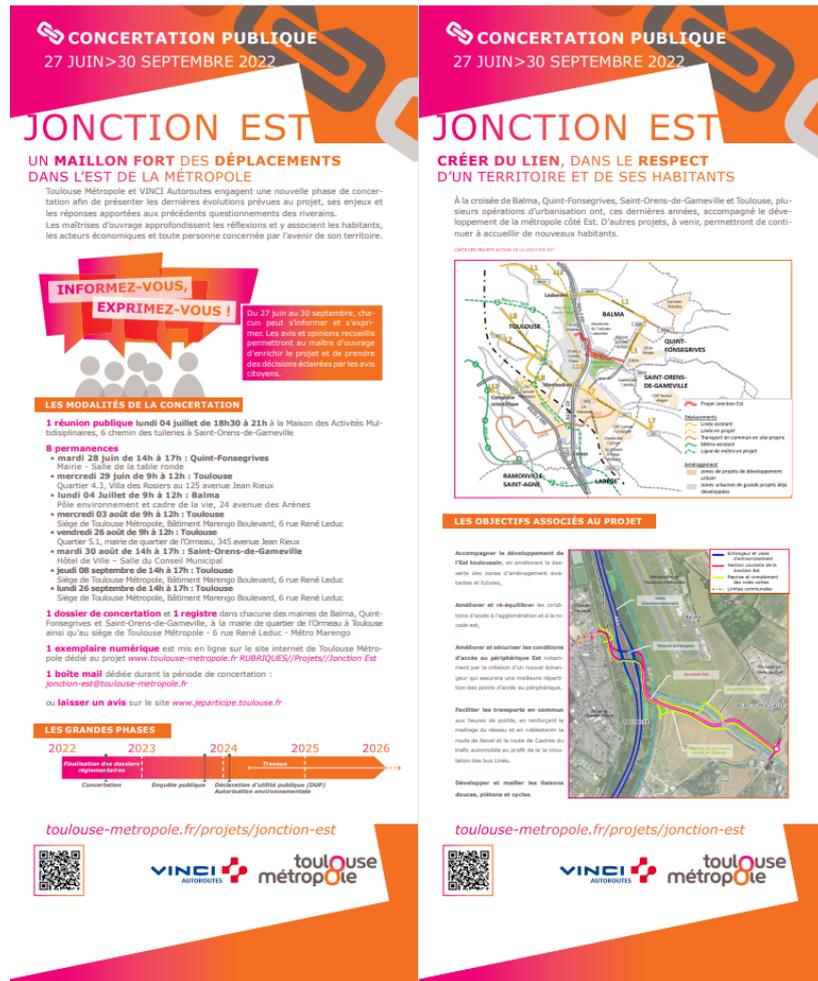


Figure 6 : Panneaux d'exposition de la concertation – Format 85x205cm

2.1.4 Le support de présentation de la réunion publique

Le diaporama présenté en réunion publique comprend 32 diapositives et reprend les principaux éléments du dossier de concertation :

- Modalités de concertation ;
- Contexte et enjeux du secteur ;
- Historique et calendrier de l’opération ;
- Les études complémentaires réalisées depuis la concertation de 2016 ;
- Les mises en compatibilités des PLU envisagées.



Figure 7 : Photo de la réunion publique avec extrait du diaporama

2.1.5 QR Code



Figure 8: QR code utilisé

Un QR Code a été intégré aux principaux supports de présentation présentés ci-avant ainsi qu’aux publications officielles dans la presse. Il renvoie directement au site Je Participe ! et notamment à la page dédiée à la Jonction Est :

<https://jeparticipe.metropole.toulouse.fr/processes/jonction-est>

2.1.6 Les pages web dédiées

Accessible depuis l’onglet « Projets » du site web de Toulouse Métropole, une page complète était dédiée à la présentation du projet et de la concertation de la Jonction Est.

Par ailleurs, l’ensemble des consultations en cours sur la métropole est rassemblé sur le site de participation citoyenne de Toulouse Métropole : Je participe ! <https://jeparticipe.metropole.toulouse.fr/processes/jonction-est>

Les éléments de concertation sur la Jonction Est étaient accessibles soit dans la liste des consultations en cours générales (et sont toujours visibles après fermeture de la concertation dans l’onglet « passées »), soit en cliquant sur les communes de Balma, Saint Orens et Quint Fonsegrives ainsi que sur les quartiers 5.1 et 4.3 de la carte interactive en page d’accueil.



Figure 9 : Site participatif de Toulouse métropole

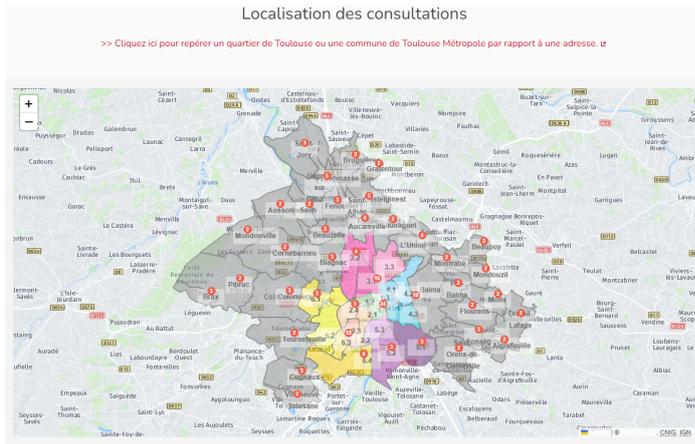


Figure 10 : Carte interactive et présentation de la concertation Jonction Est du site Je Participe !

2.1.7 Les relations presse

Au-delà de l'annonce légale parue en juin, juillet et aout, plusieurs articles sont parus sur le sujet de la Jonction Est faisant notamment référence à la concertation en cours.

C'est notamment le cas pour un article paru dans la dépêche du 29 juin avec un encart sur la concertation :



MERCREDI 29 JUN 2022

Jonction Est : pourquoi ce projet d'échangeur fait polémique

Le projet ancien d'échangeur sur le périphérique à la Cité de l'espace et d'une route vers Quint-Fonsegrives est toujours vivement contesté par l'opposition métropolitaine au nom de l'écologie. Une concertation du public est en cours.

Haro sur la Jonction Est. Ce projet d'échangeur sur le périphérique à proximité de la Cité de l'espace, dont les premières études remontent à 2005, suscite toujours autant d'animosité du côté des opposants à la majorité de Jean-Luc Moudenc à la Métropole. La tension est même montée d'un cran dernièrement, début juin, lors d'une réunion des élus du bureau de la Métropole qui ont programmé une nouvelle concertation. Jusqu'à fin septembre, en attendant l'enquête publique qui aura lieu l'année prochaine, le public pourra dire ce qu'il pense de cet échangeur qui, entre les sorties Montaudran et Lasbordes, doit relier au périphérique la Cité de l'espace et le parc d'activités de la Grande plaine côté Toulouse, et, de l'autre côté, Quint-Fonsegrives, Entiere et la clinique Capio Croix-du-Sud, via une nouvelle route d'1,2 km qui passera au sud de l'aérodrome de Lasbordes.

Antoine Maurice (EELV) a redit ce qu'il avance de longue date puisque, durant le mandat de Pierre Cohen de 2008 à 2014, les écologistes avaient bloqué ce projet. Pour l'ancienne tête de liste Archipel citoyen, la Jonction Est ne va pas améliorer la circulation routière mais « aggraver la congestion », les voitures attirant les voitures, selon lui. En 2017, l'Arafer, l'Autorité de régulation des transports, avait apporté de l'eau à son moulin en prédisant un accroissement des ralentissements du périph avec cet échangeur. L'Élu, qui refuse l'étiquette anti-routes, plaide pour « favoriser les déplacements alternatifs à la voiture ». Et il s'inquiète aussi de « l'artificialisation des terres ».

Le maire de L'Union, Marc Péré, a aussi fait de la Jonction Est, un de ses combats. « Ajouter des voitures aux voitures, ce n'est pas ça l'avenir. » Et pour lui, cet échangeur, « à 800 mètres de celui de Montaudran, n'a pas de sens ». Élu du même groupe à la Métropole, Maxime Le Texier pense également que la Jonction Est est « inutile » car elle ne dessert pas d'équipement. « Elle cache un pro-

jet d'urbanisation », dénonce-t-il. Ces élus mettent aussi en cause le coût du projet. Dans le dossier de la consultation publique, l'échangeur, selon les chiffres 2016, est évalué à 33,5 M€, financés par la Métropole et Vinci, et la liaison vers Quint à 27 M€ à la charge de la Métropole. Mais quelle est l'actualisation de ces coûts ? Interrogent-ils en soulignant au passage l'opposition de riverains.

La Jonction Est, qui doit voir le jour en 2028, devrait donc essayer encore plus des tempêtes. D'autant plus que l'opposition est frontale. Pour la majorité, à l'inverse, l'avantage de l'échangeur est clair. Le dossier de concertation présente ainsi « de nouvelles études de trafic routier » qui montrent que « la Jonction Est ne génère pas de nouveaux dé-

placements ». Elle viendrait « soulager les échangeurs de Lasbordes et Montaudran et rééquilibrer les trafics dans ce secteur », est-il écrit.

Maire de Saint-Orens et vice-présidente de la Métropole, Dominique Faure veut se faire la porte-parole des élus du secteur mais aussi des habitants. « La Jonction Est, c'est une évidence », avance-t-elle au vu de la congestion actuelle du Sud-est. « Il est impossible d'absorber les flux à venir sans ouvrage de voirie et sans transports collectifs. » L'Élu revendique également une approche écologiste mais avec « pragmatisme » et l'envie « de trouver une solution pour les habitants. » Le projet prévoit ainsi, pour « jouer sur tous les leviers », « une piste cyclable et une balade piétonne. »

Jean-Noël Gros

CONCERTATION ET... MANIFESTATION

Une nouvelle concertation, en attendant l'enquête publique l'année prochaine, est ouverte depuis ce lundi 27 juin jusqu'au vendredi 30 septembre sur la Jonction Est. Un dossier est mis à la disposition du public au siège de Toulouse Métropole, dans les mairies de Saint-Orens, Balma, Quint-Fonsegrives et dans la mairie du quartier L'Ormeau à Toulouse. Ce dossier est également consultable en ligne : www.toulouse-metropole.fr/projets/jonction-est. Une réunion publique est programmée ce 4 juillet, de 18 h 30, à Saint-Orens, à la Maison des activités multidisciplinaires (6, chemin des Tuileries). Et huit permanences publiques sont organisées d'ici septembre. Le public peut s'exprimer par mail, courrier ou sur des registres. Les opposants, réunis dans un collectif « Non à la Jonction Est », ont, eux, programmé une manifestation ce dimanche, à 10 heures, sur le site du futur échangeur rue Maurice-Hurel.

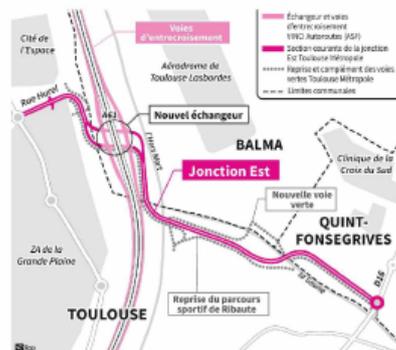


Figure 11 : Article de presse La Dépêche 29 juin 2022

2.1.8 Les autres relais d'information

2.1.8.1 Sites web et affichages

Les communes concernées ont pu faire des affichages sur les panneaux communaux ou sur leur site internet (notamment Balma).

Par ailleurs plusieurs associations se sont fait le relais de la concertation par le biais de leur site internet.

2.1.8.2 Publipostages électroniques aux abonnés du télépéage VINCI Autoroutes

Un publipostage a été réalisé auprès des abonnés VINCI Autoroutes et usagers de l'A61. Il a été adressé le 17 septembre 2022.

2.2 Les moyens d'expression

2.2.1 Les réunions de concertation

a. La réunion publique

La réunion publique du lundi 4 juillet 2022 a eu lieu en début de concertation afin de constituer un temps fort pour informer le public sur les évolutions du projet. Sept élus étaient présents à la Maison des Activités Multidisciplinaires de Saint Orens de Gameville afin de répondre aux interrogations du public sur les éléments présentés par les services techniques en charge du projet : Maires des communes de St Orens de Gameville, de Quint Fonsegrives, de Balma, Maire de quartier de Toulouse 5.1 , Vice-Président Toulouse Métropole en charge de la voirie, Président de la Commission Voirie de Toulouse Métropole, Vice-Président Toulouse Métropole en charge des déplacements et des nouvelles mobilités.

La réunion publique visait à représenter le projet et les avancées depuis la phase précédente de concertation de 2016. Un moment d'échange était consacré aux questions du public.

b. La réunion d'acteurs et de quartiers

Une réunion spécifique a été organisée en parallèle du dispositif de concertation officiellement défini afin de prendre l'avis des associations et représentants de quartiers locaux.

Cette réunion s'est tenue le 9 septembre 2022 dans les locaux de Toulouse Métropole. Elle a rassemblé une quinzaine d'associations venue débattre sur les enjeux du projet :

- APCVEB,
- Comité de la Terrasse,
- Nature en Occitanie,
- Comité des quartiers de l'Hers,
- 2Pieds 2Roues,
- France Nature Environnement Midi-Pyrénées,
- LES SHIFTERS,
- Association des Quartiers Bonheure Guilhemery Moscou,
- Saint-Orens Nature Environnement,
- Les Amis de la terre Midi-Pyrénées,
- L'association des Usagers des Transports en commun de l'Agglomération Toulousaine et de ses Environs (AUTATE),
- Comité de quartier ormeau Montaudran (CQOM),
- ALTERNATIBA,
- Union des Comités de Quartier

Des personnes appartenant au collectif « Non à la Jonction Est » étaient présentes dans le cadre de cette rencontre.

2.2.2 Les permanences

8 permanences ont été organisées dans le cadre des 3 mois de concertation conformément aux modalités définies en juin :

- Mardi 28 juin de 14h à 17h, mairie de Quint-Fonsegrives,
- Mercredi 29 juin de 9h à 12h, Villa des Rosiers – Toulouse - Quartier 4.3,
- Lundi 04 juillet de 9h à 12h, pôle environnement et cadre de la vie- Balma,
- Mercredi 03 août de 9h à 12h, siège de Toulouse Métropole,
- Vendredi 26 août de 9h à 12h, mairie de quartier de l'Ormeau - Toulouse Quartier 5.1,
- Mardi 30 août de 14h à 17h, Hôtel de Ville de Saint-Orens-de- Gameville,
- Jeudi 08 septembre de 14h à 17h, siège de Toulouse Métropole,
- Lundi 26 septembre de 14h à 17h, siège de Toulouse Métropole.

Ces permanences présentaient l'opération Jonction Est aux personnes intéressées qui pouvaient également poser des questions ou émettre un avis. A ce titre, un dossier de concertation ainsi qu'un registre papier étaient présents dans les cinq lieux de permanences.

A la demande de la mairie de Quint-Fonsegrives, une 2^{ème} permanence sur ce territoire communal a été organisée le 20 septembre entre 9h00 et 12h00 à la mairie.

2.2.3 Le site Je Participe !

Toulouse Métropole a mis à disposition du public l'ensemble des éléments de la concertation sur sa plateforme de participation citoyenne Je Participe ! :

- La présentation du projet et les modalités de concertation ;
- Les documents en consultation : dossier de concertation, avis d'ouverture de la concertation puis en cours de concertation : le diaporama de présentation de la réunion publique du 4 juillet et son compte rendu ;
- Un agenda des rencontres de la concertation ;
- Un **moyen d'expression avec la possibilité de laisser sa contribution directement en ligne.**

2.2.4 La boîte mail dédiée

Une boîte mail a été ouverte pendant toute la durée de la concertation : jonction-est@toulouse-metropole.fr

2.2.5 Les registres

Des registres étaient mis à disposition avec le dossier de concertation dans les mairies de Balma, Quint-Fonsegrives, Saint-Orens-de-Gameville et dans la mairie de quartiers de Toulouse 5.1 ainsi qu'au siège de Toulouse Métropole (6 rue René Leduc, Toulouse). Un registre était aussi disponible lors des permanences, notamment pour le quartier 4.3. Ils permettaient à la population de formuler des avis et questions sur le projet de Jonction Est.

2.2.6 Les courriers

Les participants avaient la possibilité d'envoyer un courrier à l'adresse :

Toulouse Métropole, Direction Infrastructures Travaux Energies, bâtiment Marengo Ovale, 1 place de la Légion d'Honneur, 31500 Toulouse.

3 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

Le **bilan quantitatif de la participation** permet d'évaluer, de manière chiffrée à travers des graphiques, l'intensité de la participation, ses modalités et son contenu.

3.1 Rappel de la mobilisation pour la concertation de 2016

Pour rappel, la phase de concertation de 2016 avait mobilisé 567 personnes, certaines d'entre elles ayant pu participer à plusieurs des temps d'échange proposés :

- réunions d'acteurs et de quartiers : 204 personnes
- réunion publique : 205 personnes
- permanences : 41 personnes
- emails : 81 personnes
- courriers, coupons-réponses, registres : 36 personnes

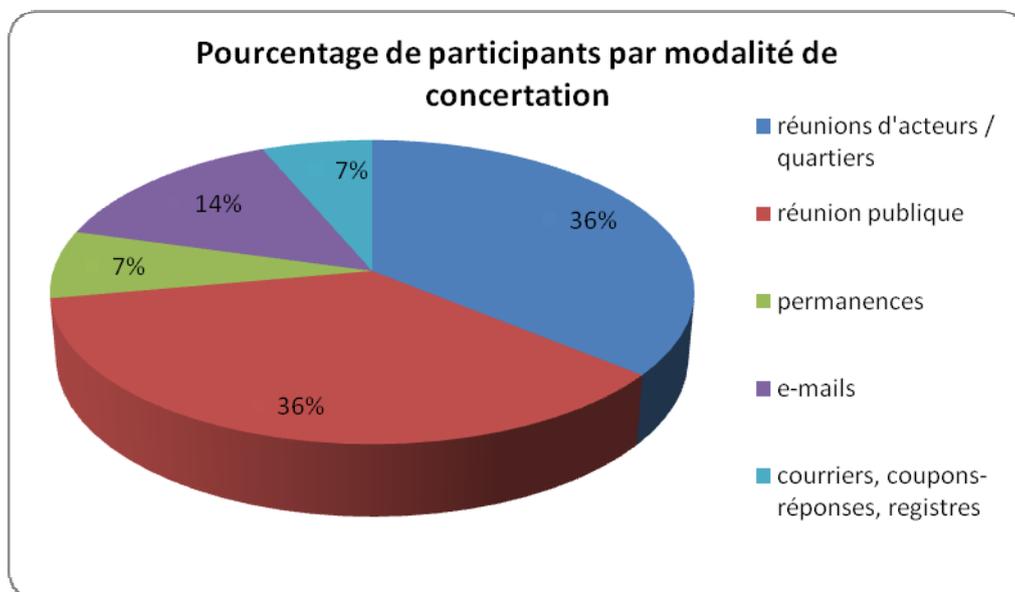


Figure 12 : Répartition des participants par modalités en 2016

La plupart des questions et avis couvraient plusieurs thématiques. Ainsi, cette phase de concertation avait donné lieu à **554** expressions du public.

Six thèmes et quinze sous-thèmes se dégagent alors :

1. L'opportunité du projet

66 expressions faisaient référence à l'opportunité du projet en général

35 expressions se rapportaient au choix de tracé de la jonction côté Toulouse

46 expressions proposaient un projet alternatif

2. Les évolutions du secteur projet

46 expressions abordaient l'accessibilité de la zone projet par les transports en commun

16 expressions renvoyaient aux projets d'aménagement à venir au sein de la zone projet

3. Le programme de la Jonction Est

45 expressions mentionnaient l'intégration des modes doux de déplacements

28 expressions demandaient des précisions quant aux caractéristiques techniques du projet

27 expressions se préoccupaient du choix de tracé

25 expressions étaient relatives au coût, au financement et au calendrier du projet

21 expressions avaient trait aux équipements et aménagements associés au projet (RD16...)

4. Les trafics routiers en lien avec la zone projet

71 expressions touchaient aux impacts du projet sur la circulation

15 expressions faisaient état de l'expérience citoyenne de la circulation dans le secteur

5. Les autres impacts du projet Jonction Est

82 expressions concernaient les impacts environnementaux et la préservation des milieux naturels en lien avec le projet

13 expressions relataient des inquiétudes quant aux aspects sécuritaires de la circulation

4 expressions se référaient à d'autres impacts éventuels du projet

6. Les modalités de la concertation (14 expressions)

3.2 Bilan des participations et expressions - concertation 2022

Glossaire et point méthodologique

Les dénominations utilisées dans ce bilan sont les suivantes :

- Un **participant** est une personne ayant pris part à la concertation sans y avoir nécessairement contribué, en visitant le site internet du projet ou en se rendant à une réunion publique par exemple.
- Un **contributeur** est une personne ou un groupe de personnes (couple, association...) ayant émis une contribution. Un contributeur peut émettre plusieurs contributions.
- Une **contribution** peut être adressée par un des différents canaux d'expression, à savoir : module d'expression en ligne, lettre T, adresse e-mail, adresse postale, urnes, rencontres mobiles, permanences et réunions publiques.
- Une **expression** porte sur l'un des objets de la concertation : le projet, la modification des documents voire les modalités de concertation. Une contribution peut comporter plusieurs expressions.
- Les prises de position dans les avis peuvent être argumentées sous différents angles et peuvent donc traiter de plusieurs **thèmes** qui sont définis ci-après.
- Par ailleurs des **questions** directement adressées dans les contributions ou les interventions ont été distinguées des avis simples.

Le bilan quantitatif a été construit en prenant en compte d'un côté les éléments issus des participations dans le cadre du site Je Participe (338 contributions), des courriers (3) et mails (49) et des permanences (Compte rendu des échanges -29 contributions et registres – 4 contributions) et d'un autre côté les échanges réalisés en réunion publique (50 participants) et lors de la réunion avec les associations (21 participants) qui présentaient plus des questions.

3.2.1 Le nombre de participants

La présente phase de concertation a accueilli un total de 491 participants, étant entendu qu'une même personne a pu participer plusieurs fois :

- ❖ **réunion publique** : environ 50 participants avec environ 65 expressions / questions ;
- ❖ **permanences** : 29 participants (parfois les mêmes) se sont déplacés pour des permanences, avec 4 avis déposés sur les registres ;
- ❖ **emails** : au total 49 mails sur la boîte mail dont 40 contributions directes sur le projet (dont 4 doublons avec le site je participe), 6 mails d'échanges liées aux réunions publiques ou avec les associations, 1 mail sans texte (doublé d'un mail avec expression d'avis) et 2 spams. *Ainsi 46 mails de participation ont été pris en compte, pour 40 contributions dont 36 uniques (déduction faite des 4 redondances avec le site « jeparticipe ! ») ;*
- ❖ **Je participe !** : sur les 10900 vues durant la concertation, 340 contributions ont été déposées dont 2 retirées par leurs auteurs. *Remarque : Ce sont uniquement les contributions définitives (338) qui sont prises en compte dans la suite du bilan, car il n'est pas possible d'identifier les connexions multiples par un même utilisateur dans les vues du site ;*
- ❖ **courriers** : 3 courriers ;
- ❖ **réunion avec les associations** : 21 participants de 19 associations donnant lieu à environ 63 expressions / questions.

A noter :

- ❖ Parmi les emails, 4 étaient redondants avec des contributions déposées sur le site Je Participe ! (même auteur/même contribution) ;
- ❖ Une contribution argumentée a été reprise par 12 contributeurs sur le site Je Participe lainsi que dans 1 mail ;
- ❖ Une autre contribution a été reprise par 4 autres contributeurs (dont 3 avec le même patronyme). Elles sont chacune considérées comme des contributions uniques ;
- ❖ Un contributeur a laissé 7 contributions différentes sur le site Je participe.

Le tableau récapitule les nombres de participations par support et le nombre de contributeur unique qui se sont exprimés par écrit :

Tableau 1– Répartition des participations et contributeurs par support d'expression

Support/réunion	Total participations	Total contributeurs uniques donnant a minima 1 expression
Site Je Participe! (participations déposées définitivement)	338	332
emails (nombre d'emails reçus)	46	36
courriers (nombre de courriers reçus)	3	3
Permanences (nombre de participants total)	29	29
Registre (nombre de participations)	4	4
Réunion Publique (nombre de participants)	50	
Réunion associations (nombre de participants)	21	
TOTAL	491	404

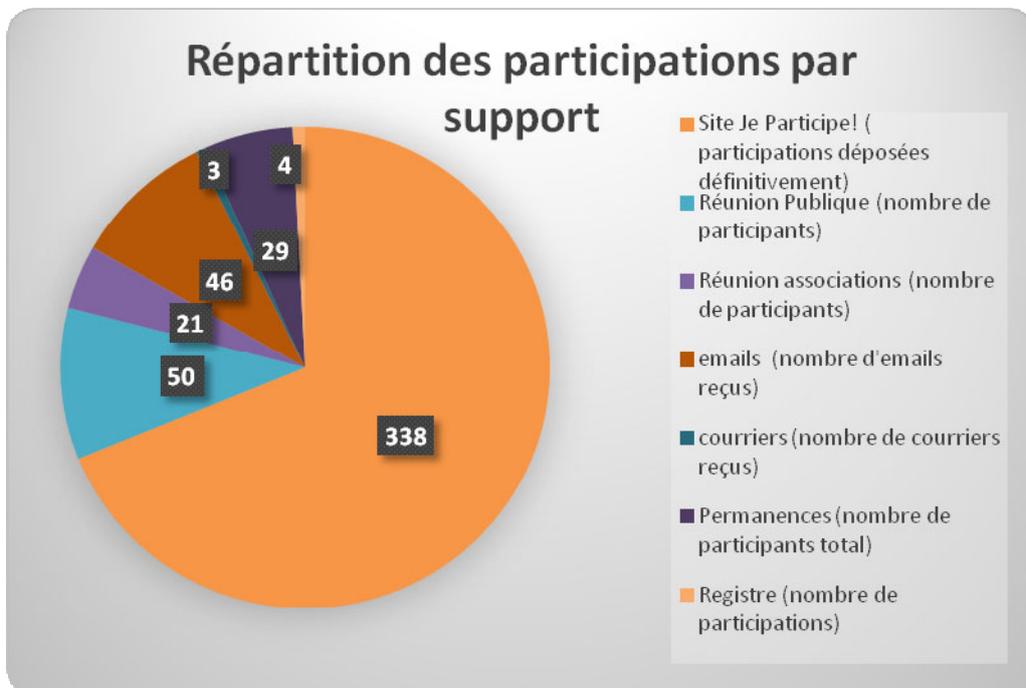


Figure 13 : Nombre de participations par modalité de concertation – total : 491 participations

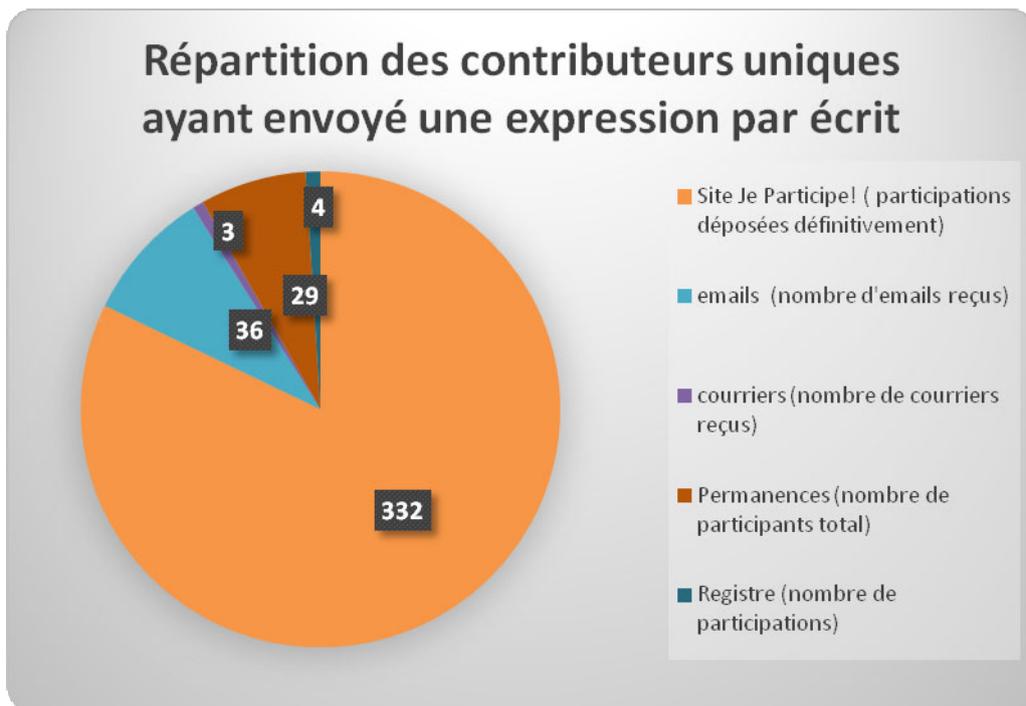


Figure 14 : Répartition des contributions uniques écrites : total : 404 contributeurs uniques (hors réunion publique et réunion associations)

3.2.2 L'évolution de la participation sur le site « au cours de la concertation ».

La plupart des contributions sont arrivées sur le dernier mois, voire les derniers jours de la concertation (plus de 40 contributions/jour sur le site « jeparticipe ! » entre le 27 et le 30 septembre 2022).

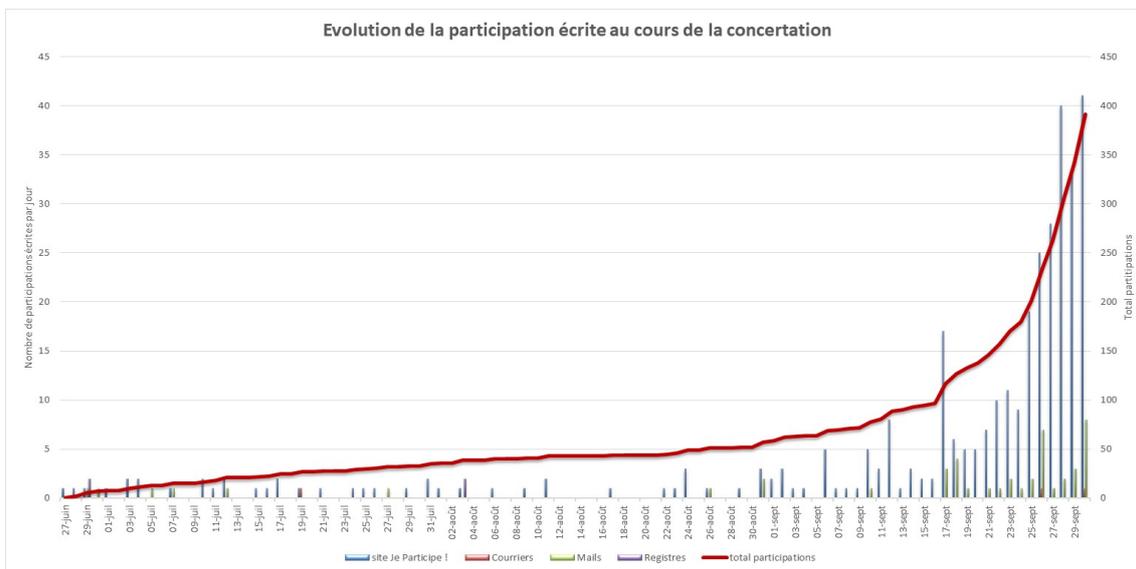


Figure 15 : Evolution de la participation écrite au cours de la concertation

3.2.3 Synthèse des expressions du public

3.2.3.1 Les positions exprimées sur le projet

➤ Dans le cadre des contributions écrites et des permanences

La plupart des contributeurs par écrit et des permanences ont formalisé leur position sur le projet de Jonction Est dans sa globalité (97,8% ont donné un avis explicite). Aucune de ces contributions n'est venue réagir directement sur l'objet de la concertation portant sur la modification des PLU.

Parmi les contributeurs uniques (404), 9 (2%) ne se sont pas exprimés formellement. Pour les autres :

- ❖ 372 se sont exprimés formellement CONTRE la mise en œuvre du projet (92,1%) ;
- ❖ 18 formellement POUR (4,5%) ;
- ❖ 5 se sont dit « avec réserves » (1,2%) c'est-à-dire qu'ils ne sont pas complètement opposés si le projet est modifié.

A noter que le nombre de participation est relativement faible par rapport au nombre d'habitants potentiellement concernés par ce projet (l'aire d'étude prise en compte pour les études de trafic représente à l'heure actuelle près de 70 800 habitants et 59 300 emplois).

Dans le même temps que se tenaient la concertation et les échanges avec la population, un groupe d'opposants (« Non à la Jonction Est ») a tenu plusieurs manifestations chemin de Hurel et a mis en place une communication importante notamment via un compte twitter dédié regroupant environ 230 followers. Ce type de communication incite les opposants au projet à laisser un commentaire sur le site de la concertation quand des gens en faveur du projet n'auront pas tendance à s'exprimer directement sur le sujet.

➤ Dans le cadre de la réunion publique

Sur la cinquantaine de participants présents, seuls 3 se sont exprimés clairement en faveur de ce projet. Le reste était relativement opposé au projet.

3.2.3.2 Le nombre de questions posées et d'avis exprimés

La plupart des contributions écrites ou en permanence couvraient plusieurs thématiques et donnaient lieu à une ou plusieurs questions ainsi qu'à l'expression d'un ou plusieurs avis sur les thématiques :

- ❖ Au total on recense donc plus de 2000 avis répartis dans 5 thématiques générales et 23 sous thèmes ;
- ❖ Plus de 270 questions ont été posées par ce biais.

A ces questions s'ajoutent les expressions/questions formulées lors de la réunion publique (65) et lors de la réunion avec les associations (63).

3.3 Les thèmes récurrents

Au total les contributions produites durant la concertation couvrent de nombreux sujets :

3.3.1 Thèmes et expressions des expressions écrites et en permanence

Tableau 2 – Répartition exhaustive des expressions, dans le cadre des participations sur Je participe, courriers, mails, registres et permanences

Nombre d'expressions	
Thèmes abordés	
Enjeux du projet sur les problématiques de circulation	678
Impact du projet sur les problèmes de circulation dans le secteur	100
Place de la voiture et trafic induit	173
Impacts directs du projet sur la circulation et les axes du quartier de la Terrasse	38
Impacts directs du projet sur la voie vélo le long du périphérique	21
Lien avec les circulations en transport en commun sur le secteur	141
Lien avec les circulations en modes actifs sur le secteur	205
Mise en exergue des incidences du projet sur l'environnement en général	483
Incidences sur la qualité de vie / le paysage	113
Incidences sur le milieu naturel / consommation d'espaces Naturels Agricoles ou Forestiers/artificialisation des sols	162
Incidences sur le climat et les émissions de Gaz à effet de serre (GES)	144
Autres incidences	64
Justification générale du projet	455
Justification du projet global	126
Lien avec la politique d'urbanisation des communes et de Toulouse Métropole	61
Justification au regard de l'absence de documents cadres (PLUi-H/PDU/SCoT)	31
Justification au regard du contexte post-Covid	32
Desserte d'intérêts privés (clinique, VINCI Autoroutes, commerces)	11
Nécessite une meilleure prise en compte des nouveaux enjeux environnementaux et sociétaux	194
Enjeux politiques du projet	351
Projet trop vieux / anachronique	106
Coût du projet / investissement	144
Interpellation des politiques locales / du discours politique	101
Modalité et forme de la concertation 2022	26
Problèmes de fond / forme sur le dossier de concertation	18
Communication autour de la concertation	8
TOTAL	1993

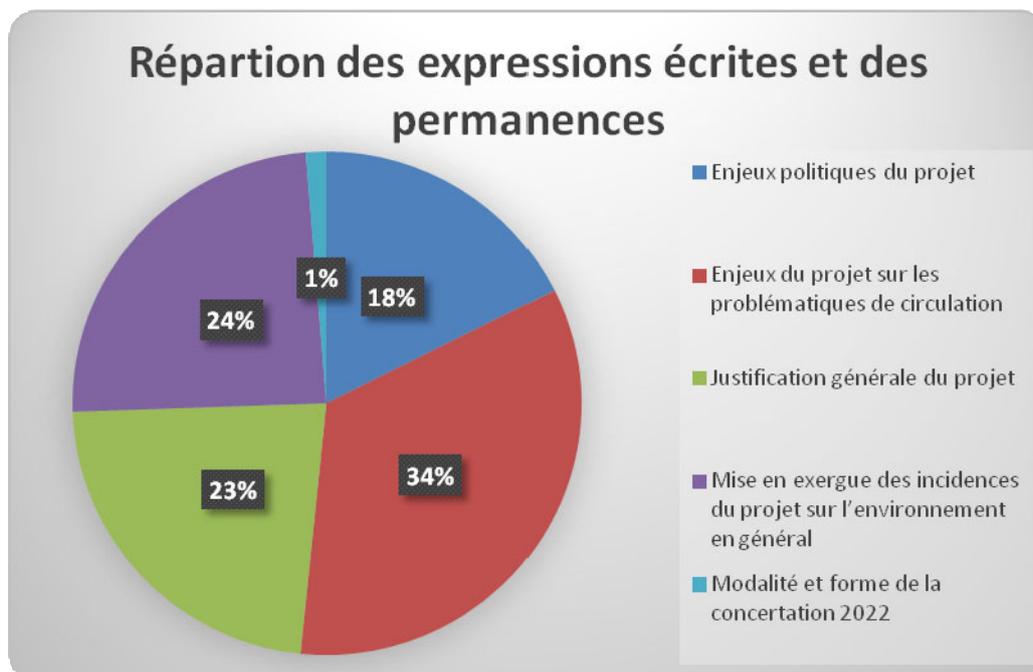


Figure 16 : thèmes abordés par écrit et lors des permanences

Par ailleurs près de 47% des contributions proposaient des solutions de substitution au projet de Jonction Est ou de réattribution des budgets.

3.3.2 Thèmes et expressions lors de la réunion publique

On retrouve les mêmes thématiques dans le cadre de la réunion publique, avec des participants, principalement habitants des quartiers et communes concernées et associations de riverains qui se sont exprimés lors de l'échange avec les élus :

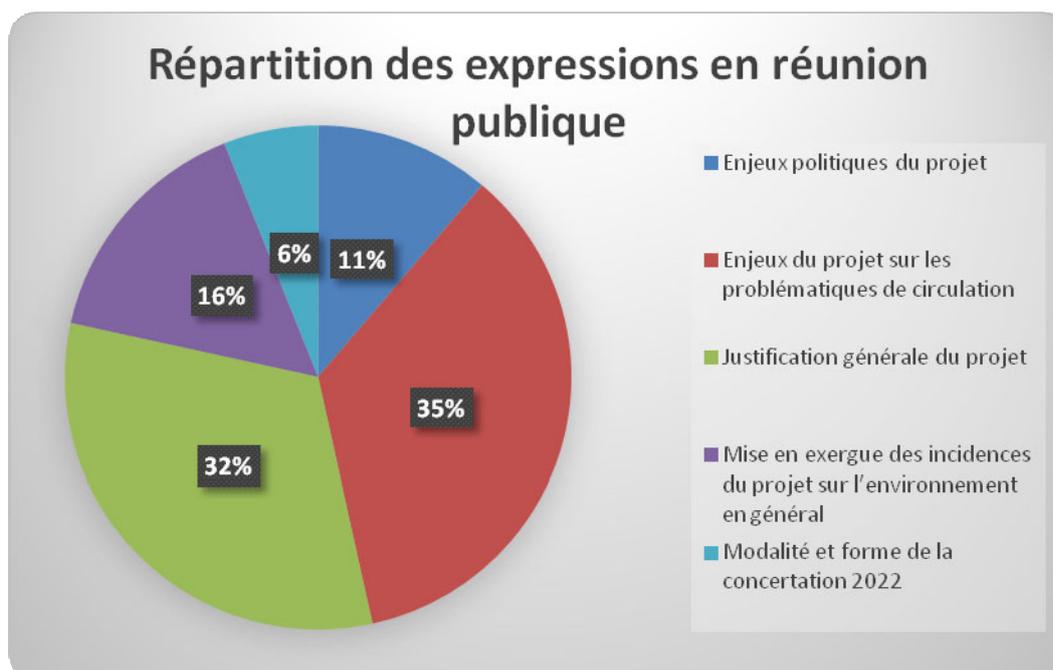


Figure 27 : thèmes abordés en réunion publique

Tableau 3– Répartition exhaustive des expressions, dans le cadre de la réunion publique

Nombre d'expressions	
Thèmes abordés	
Enjeux du projet sur les problématiques de circulation	41
Impact du projet sur les problèmes de circulation dans le secteur	9
Place de la voiture et trafic induit	8
Impacts directs du projet sur la circulation et les axes du quartier de la Terrasse	1
Impacts directs du projet sur la voie vélo le long du périphérique	0
Lien avec les circulations en transport en commun sur le secteur	10
Lien avec les circulations en modes actifs sur le secteur	13
Justification générale du projet	37
Justification du projet global	16
Lien avec la politique d'urbanisation des communes et de Toulouse Métropole	5
Justification au regard de l'absence de documents cadres (PLUi-H/PDU/SCoT)	1
Justification au regard du contexte post-Covid	1
Desserte d'intérêts privés (clinique, VINCI Autoroutes, commerces)	2
Nécessite une meilleure prise en compte des nouveaux enjeux environnementaux et sociétaux	12
Mise en exergue des incidences du projet sur l'environnement en général	18
Incidences sur la qualité de vie / le paysage	3
Incidences sur le milieu naturel / consommation d'espaces Naturels Agricoles ou Forestiers/artificialisation des sols	5
Incidences sur le climat et les émissions de Gaz à effet de serre (GES)	7
Autres incidences	3
Enjeux politiques du projet	13
Projet trop vieux / anachronique	3
Coût du projet / investissement	7
Interpellation des politiques locales / du discours politique	3
Modalité et forme de la concertation 2022	7
Problèmes de fond / forme sur le dossier de concertation	7
Communication autour de la concertation	0
TOTAL	116

3.3.3 Thèmes et expressions issus de la réunion avec les associations

Pour cette réunion, les participants ont été amenés à aller plus loin dans la justification de leurs avis ou dans les demandes de précisions concernant le projet. Il leur a été demandé d'analyser le projet et d'en déterminer les incidences positives et négatives. Si beaucoup d'associations ont regretté cette mise devant un fait accompli, ne pouvant le remettre en question, ces échanges ont permis d'approfondir de nombreux sujets qui étaient au fondement de l'opposition à ce projet.

Cinq thématiques principales se sont détachées des échanges avec les associations qui recoupent les thématiques analysées dans le cadre des autres biais de la concertation. Pour chacune d'entre-elle les arguments « négatifs » et « positifs » ont été analysés et les tableaux suivants font état du nombre d'interventions sur chacun de ces aspects.

En annexe est présenté le recueil complet des interventions lors de cette réunion.

1. Les incidences sur les modes doux et les transports en communs

Impacts négatifs	Impacts positifs	Questions sur le projet	Remarques et autres propositions
9	2	2	3

2. Les incidences sur les déplacements voitures et les trafics

Impacts négatifs	Impacts positifs	Questions sur le projet	Remarques et autres propositions
7	3	4	0

3. Les incidences sur le milieu naturel

Impacts négatifs	Impacts positifs	Questions sur le projet	Remarques et autres propositions
5	0	4	2

4. Les incidences sur le climat, les émissions de GES, les nuisances en général

Impacts négatifs	Impacts positifs	Questions sur le projet	Remarques et autres propositions
9	0	2	1

5. La justification du projet

Impacts négatifs	Impacts positifs	Questions sur le projet	Remarques et autres propositions
3	0	1	3

3.4 Questions posées

Environ 150 des contributions écrites présentaient une ou des questions/remarques appelant des réactions des porteurs de projet. Cela représente 270 questions au total. Ces questions sont soit d'ordre technique (122 questions) soit en direction des acteurs politiques (108) ou encore représentent des demandes de compléments sur les études ou sur le dossier de concertation (38). 2 questions n'ont pas de lien avec le projet.

Ces questions sont liées aux thématiques suivantes :

- ❖ Justification du projet :
 - justification liée aux trafics impactés ou induits par le projet ;
 - justification des projets de mobilité douce et des incidences sur les réseaux existants ;
 - justification des projets de transport en commun et des incidences sur les réseaux existants ;
 - justification des hypothèses de calculs ;
 - justification face aux enjeux climatiques et énergétiques ;
 - justification face aux changements de comportement liés à la crise sanitaire ;
 - justification face aux politiques de développement de l'agglomération ;
 - justification en termes de destruction de milieux naturels et d'espaces de loisirs ;
 - justification de l'investissement face à la balance coût / bénéfice du projet.

- ❖ Demande de contenus complémentaires
 - demandes d'études complémentaires ;
 - demandes de clarification sur les hypothèses intégrées aux études trafics ;
 - demande de clarification sur les projets connexes liés à la Jonction Est (contournement de Quint) ;
 - demande des études liées au dossier d'autorisation environnementale qui sera soumis à enquête publique, dont les impacts et mesures sur l'hydraulique, le bilan carbone de l'opération, les études de nuisances acoustiques et de pollution de l'air, les études milieu naturel et la définition des mesures compensatoires.

Les réponses à apporter à ces questions sont de différents niveaux :

- *Pour certaines questions les réponses sont déjà présentes dans le dossier de concertation auquel il faudra se référer,*
- *Une série de questions attend une orientation politique qui décidera de la continuité du projet,*
- *D'autres font l'objet de réponses dans le cadre des conclusions des maîtres d'ouvrage du présent bilan de concertation,*
- *Et enfin d'autres trouveront leurs réponses dans les dossiers réglementaires à venir ultérieurement.*

4 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

4.1 Rappel du bilan de la phase de concertation de 2016

La concertation avait uniquement porté sur les orientations d'aménagement de la Jonction Est, issues des 2 concertations réalisées en décembre 2005 et en février 2007. Elle avait permis d'informer le public du redémarrage du projet, du contexte qui avait évolué, et de recueillir les remarques.

Plusieurs thématiques avaient été relevées lors de cette concertation de 2016 :

- ❖ **l'opportunité du projet** (choix du tracé, étude d'alternatives),
- ❖ **les évolutions du secteur projet** (projets urbains à venir, desserte par les transports en commun),
- ❖ **le programme de la Jonction Est** (intégration des modes doux, caractéristiques techniques, choix du tracé, financement et calendrier, équipements et aménagements associés au projet),
- ❖ **les trafics routiers en lien avec la zone de projet** (impacts sur les circulations),
- ❖ **autres impacts du projet Jonction Est** (impacts environnementaux et préservation des milieux naturels, aspects sécuritaires, autres impacts éventuels).

Des craintes avaient ainsi été émises sur son impact sur l'environnement et sur les nuisances qu'il est susceptible d'amener. De nombreuses remarques ont notamment porté sur l'impact sur la circulation dans les quartiers environnants, à l'intérieur du périphérique.

Suite à cette concertation, le maître d'ouvrage avait décidé de poursuivre les études de conception du projet de la Jonction Est suivant le tracé présenté, tout en développant les éléments complémentaires suivants :

- ❖ lancement d'études complémentaires destinées à conforter la configuration de l'échangeur en évaluant sa fonctionnalité dans la durée ;
- ❖ lancement d'études complémentaires pour un franchissement dédié aux modes doux, de type passerelle, destinées à évaluer les aspects techniques, fonctionnels environnementaux et financiers ;
- ❖ traitement paysager qualitatif destiné à une meilleure insertion dans l'environnement, particulièrement pour la coulée verte de la Plaine.

Afin de répondre à ces demandes, Toulouse Métropole et VINCI Autoroutes ont continué / repris les études de ce projet pour conforter l'opportunité du projet et valider les choix techniques.

Les études suivantes ont été menées entre 2016 et 2022 :

- ✓ **Reprise des études de trafic prenant en compte :**
 - état 0 : comptages 2019 (équivalent au trafic 2022 post COVID) ;
 - hypothèses 2030 avec ou sans le projet Jonction Est :
 - hypothèses 2040 « fil de l'eau » + 1 scénario comprenant une évolution des comportements volontaristes, avec ou sans projet Jonction Est,

- analyse de la variante d'échangeur partiel sans desserte de la ZA de la Grande Plaine,
- analyse des différents carrefours.

- ✓ **Mise à jour des études écologiques :**
 - mise à jour des inventaires faune/flore
 - réévaluation de l'insertion du projet dans son environnement et définition des mesures d'évitement et réduction
 - définition de mesures compensatoires à proximité du périmètre du projet afin d'assurer une cohérence de la protection des milieux naturels de la zone concernée

- ✓ **Etude sur les impacts sur les activités agricoles ;**
- ✓ **Reprise des études d'impact sur les pollutions et les nuisances (air et acoustique) ;**
- ✓ **Bilan carbone.**

Par ailleurs, le projet a été optimisé :

- Suppression du giratoire intermédiaire ;
- Reprise de la voie verte, confortement de cet itinéraire ;
- Prise en compte de l'environnement via les études citées ci-dessus ;
- Optimisation technique du tracé (reprise de l'assainissement routier, redimensionnement du giratoire M16, ...).

Les maitrises d'ouvrage s'étaient engagées à informer le public des éventuelles évolutions de programme, conséquences des conclusions de la concertation, ce qui est le cas dans le cadre de la phase de concertation de 2022.

4.2 Bilan qualitatif de la phase de concertation de 2022

L'ensemble des expressions recueilli grâce au site Je Participe, aux e-mails, registres et courriers est présenté de manière exhaustive en annexes. De même le CR des expressions lors de la réunion avec les associations est donné en annexe.

Le présent chapitre a pour objectif de présenter de manière synthétique les avis émis selon les thématiques. De même les principales questions sont reprises en fonction des thématiques.

Plusieurs avis sont repris directement en italique dans le dossier.

Pour rappel du bilan quantitatif, cinq thèmes et vingt-trois sous-thèmes se sont dégagés de cette phase de concertation.

4.2.1 Les enjeux politiques du projet



Les contributeurs interpellent directement les politiques locales sur leur soutien à ce projet. Les questions de coûts et de report de ces investissements sur d'autres sujets reviennent plusieurs fois. De même certains s'interrogent quant à l'ancienneté du projet et sa reprise à l'heure actuelle.

4.2.1.1 Interpellation des politiques locales ou du discours politique (104 avis)

D'un point de vue global, les intervenants souhaitent un positionnement clair des politiques de l'agglomération sur ce projet au regard des autres enjeux existants actuellement (crise sanitaire ayant modifié les comportements, crise de l'énergie, modification des comportements ...). Pour exemple un contributeur sur le site Je Participe s'exprime en ces termes :

« Du point de vue de la Mairie, abandonner le projet de jonction Est serait aussi une façon d'être logique: comment communiquer sur "le doublement du budget vélo" si on explose la piste ou des milliers de petits toulousains ont/vont apprendre à circuler en vélo ? Pourquoi également porter ce grand projet de "poumon vert de la ville" pour l'île du Ramier pour aller à contre-sens aux Argoulets? Monsieur le Maire, choisissez le sens de l'histoire... »

Lors de la réunion avec les associations, certains intervenants ont exprimé leurs attentes en termes de portage politique, invitant les personnalités locales à trouver le « courage » d'arrêter ce projet qui devient « très couteux politiquement parlant », jugeant ce projet comme GP2I : « Grand Projet Inutile et Imposé ».

En réunion publique, les citoyens ont interpellé les élus présents sur la priorisation des actions publiques : « est-ce que faire des routes, c'est vraiment ce qu'on doit faire en ce moment collectivement ? Est-ce que c'est l'urgence là ? »

4.2.1.2 Projet trop vieux / anachronique (109 avis)

Ces termes reviennent en l'état 32 fois dans les contributions, mais plus de 100 contributions font référence au temps passé depuis sa genèse pour définir ce projet. Certains évoquant les années 80 comme début de projet quand pour d'autres ce sont les années 2000 avec les premières concertations. Pour ces participants, le projet se retrouve donc aujourd'hui en complète opposition aux enjeux sociétaux actuels qui visent notamment à réduire l'usage de la voiture et aux évolutions de mentalité suite à la crise sanitaire. L'intervention suivante peut ainsi résumer plusieurs des expressions sur ce thème : « *Formulant une réponse aux besoins de déplacement en période de pointe, ce projet fait la part belle à l'automobile souvent occupée par une seule personne pour les trajets domicile-travail, principaux facteurs d'engorgement. Il tient insuffisamment compte d'un contexte qui a beaucoup évolué. Au moment du lancement du projet, le carburant automobile était bon marché, le réseau de transport en commun était squelettique dans le secteur concerné, le télétravail et les vélos à assistance électrique n'existaient quasiment pas. Aujourd'hui, plusieurs lignes Lineo irriguent à bonne fréquence le secteur, des solutions d'auto-partage se développent, des parcs-relais se mettent en place et la 3e ligne de métro se profile à proximité avec les rabattements liés ; il se vend maintenant 700 000 VAE par an en France, c'est une excellente réponse aux besoins de déplacement domicile-travail pour des distances qui sont comparables à celles de la majorité des*

déplacements quotidiens en voiture. Malgré un inévitable décalage dans le temps liées aux habitudes prises, mais avec le déclin bénéfique occasionnés par les crises du Covid et climatique (« on ne peut plus raisonner comme avant, on doit changer nos habitudes »), chacun peut constater une véritable prise de conscience de nos concitoyens. On peut donc raisonnablement penser que la politique volontariste engagée par Toulouse Métropole en matière de report modal (transport collectif, modes doux...), qu'il faut saluer mais qui doit être amplifiée, est de nature à absorber l'essentiel de l'important accroissement des besoins de mobilité liée à l'augmentation de la population et des activités à l'extérieur du périphérique dans le secteur de ce projet. Les projections des déplacements présentées dans l'étude montrent en effet que la part de l'automobile diminue par rapport aux autres modes, et il paraît clair qu'une meilleure prise en compte de ce nouveau contexte dans ces évaluations serait de nature à mieux les contenir encore. »

4.2.1.3 Le coût du projet et le possible report de ce budget sur d'autres projets (151 avis)

151 expressions font référence au coût d'investissement sur un tel projet. Plusieurs regrettent l'absence de transparence sur les coûts réels avec une problématique de mise à jour des coûts entre les présentations en concertation de 2016 et 2022, notamment au regard de l'inflation actuelle mais aussi au niveau de la répartition entre les deux maîtrises d'ouvrages. La plupart des interventions s'étonne d'un tel coût et notamment de sa compatibilité avec le projet (et le financement) de la 3^{ème} ligne de métro.

Plusieurs avis proposent ainsi une redistribution du budget. Ces redistributions de budget concernent indistinctement des projets de réalisation d'une passerelle piétonne et/ou transports en commun (TC) uniquement au-dessus de l'A61 en lieu et place de la Jonction Est et ailleurs sur le territoire toulousain, de reprise des échangeurs actuels pour en améliorer leur fluidité ou accentuer la place des transports en commun (TC) et modes doux ou encore la politique générale de transports en commun et de réseaux de modes doux de l'agglomération. Par exemple : « *Ne peut-on pas utiliser l'argent public de manière bien plus utile et judicieuse en développant des voies cyclables, les réseaux de transport en commun et en préservant la nature ?* »

Plusieurs expressions précisent notamment que le coût de cette infrastructure pourrait correspondre à plusieurs centaines de kilomètres de voies pour le réseau express vélo (REV) qui peinent à se développer sur Toulouse (les contributeurs étant aussi critiques sur la politique actuelle de modes doux sur Toulouse Métropole qu'il s'agirait d'améliorer).

Quelques-uns s'inquiètent quant aux modalités de financement de ce projet est espèrent que cela ne se traduira pas par le biais d'une hausse des péages par VINCI Autoroutes.

En réunion du 9 septembre, les associations ont exprimé leur interrogation concernant la répartition des budgets : « si le projet utilise 80 millions d'euros, ce seront autant de millions qui ne seront pas investis dans les mobilités alternatives ».

4.2.2 La justification générale du projet



Plusieurs avis expriment une non-compréhension de la justification du projet dans le dossier et questionnent sur l'intérêt d'un tel projet. Pour la plupart des expressions, compte tenu du contexte environnemental, de la crise sanitaire ou encore de l'urgence climatique, les politiques locales en matière d'urbanisme, et de développement des transports en commun et des modes doux ne suffisent pas à justifier de ce projet. Enfin l'absence de nouveaux documents cadre (PLUi-H, PDU) ou leur état en cours de révision (SCoT) interroge les contributeurs sur la justification du projet.

4.2.2.1 Une non-compréhension globale de l'opportunité de ce projet (142 avis)

Plusieurs contributions mentionnent un projet « inutile » ou « sans intérêt » (67 utilisent directement ces termes) pour s'opposer à celui-ci, avec ou sans argumentaire plus poussé sur ce sujet. Cependant la plupart des contributions présentent d'autres thématiques sous-jacentes en termes de justification. Ces éléments de justification peuvent être en lien avec des éléments extérieurs à la circulation même (politique d'urbanisme, documents cadres contexte post-covid, intérêts privés, enjeux sociétaux et environnementaux) présentés ci-après. Les éléments concernant les problématiques de circulation font l'objet d'un traitement spécifique.

Dans de nombreux cas, il n'est pas compris pourquoi ce serait le seul endroit sur le périphérique où il serait nécessaire de créer un échangeur aussi proche d'échangeurs existants.

4.2.2.2 Les liens entre les projets d'urbanisation et le projet Jonction Est (66 avis)

Le projet de Jonction Est a été présenté comme accompagnant le développement de l'Est toulousain.

Parmi les avis positifs, 4 contributeurs entendent que ce projet répond aux objectifs d'urbanisation du secteur et permettra une meilleure fluidité sur les axes qui accueillent cette urbanisation.

La plupart des avis qui font ce lien avec l'urbanisation mettent cependant en exergue qu'on peut urbaniser plus sans avoir plus de voitures en changeant les mentalités et en proposant des solutions alternatives voire de « repenser l'urbanisme et le péri-urbanisme » au regard des autres enjeux notamment environnementaux. Ainsi nombre de ces commentaires renvoient aux enjeux climatiques et aux nouvelles règles en termes de consommation d'espaces. Quelques questions se posent aussi sur la densification trop importante du secteur. « De très nombreux nouveaux quartiers se sont construits ou sont en projet, on voit pousser les immeubles comme des champignons. Personne ne s'est demandé s'il est utile de concentrer ces populations et d'attirer sans cesse de nouveaux habitants sur la ville de Toulouse. [...] Rien ne résiste à l'appétit cupide des faiseurs de béton. Il n'y a pas besoin de route nouvelle en cet endroit pour favoriser une urbanisation devenue inutile aujourd'hui. »

Enfin certains notent que malgré l'augmentation de population déjà en cours sur cet Est Toulousain et sur le secteur de Montaudran, la circulation est toujours la même, voire ils notent une baisse de trafic sur la route de Castres, démontrant ainsi leur raisonnement et l'inutilité de ce projet. « Dans les quartiers de l'Hers, on a construit beaucoup de logements mais la circulation baisse sur l'avenue

de Castres. Pourtant, il y a eu plus de 500 logements construits. Il y a peut-être aussi un trafic de transit qui est en baisse. Cela prouve quand même qu'on peut construire sans créer absolument une congestion. »

Plusieurs contributeurs voient par ailleurs ce projet de Jonction Est comme « le prélude à un ample projet d'urbanisation des terres agricole résiduelles de la périphérie toulousaine » et craignent l'urbanisation encore plus importante de ce secteur.

4.2.2.3 Justification du projet en absence des documents cadres (32 avis)

Une trentaine d'avis mentionnent directement l'annulation récente du PLUi-H de Toulouse Métropole ainsi que de son Projet Mobilité (valant PDU), notamment pour des raisons de mauvaise justification des consommations d'espaces pour le cas du PLUi-H et d'absence de présentation de solutions alternatives pour le Projet Mobilité. Ainsi ils jugent qu'en l'absence de ces documents et de la réponse de la Jonction Est à ces documents, le projet actuellement présenté n'a pas de justification d'intérêt public. « Le projet de jonction Est doit répondre aux "futurs enjeux de déplacement". Dans une métropole où PDU et PLUiH ont été annulés, ces enjeux restent, par définition, à définir. Ce projet de jonction Est reste donc également à définir. »

« Le Plan local d'Urbanisme (PLUi-H) et le Plan de déplacements urbains (PDU) ont tous deux été annulés par la justice en raison d'insuffisances environnementales majeures (artificialisation des sols excessive pour le PLUi-H, hausse des émissions de GES pour le PDU). Cela signifie que le projet de Jonction Est est mené en l'absence de ces deux documents-cadre censés planifier le développement urbain. Il y a là un enjeu démocratique et un doute quant à la légalité d'un tel aménagement dans ce contexte. »

La prise en compte de la révision du SCoT est aussi demandée alors que cette dernière n'est pas finalisée.

4.2.2.4 La prise en compte des effets « covid » dans la justification du projet (33 avis)

Une trentaine d'avis fait référence aux évolutions de mentalité depuis la crise COVID qui ont notamment amené, selon eux, plus de recours au télétravail donc moins de circulation. Pour exemple en réunion publique un des intervenants indique : « Les modèles de trafic ont pu évoluer dernièrement, car la circulation a changé suite au covid, avec l'arrivée du télétravail plusieurs fois par semaine. ». Ainsi il est reproché au projet présenté de ne pas se baser sur ces évolutions sociétales et il est demandé à plusieurs reprises de revoir les modèles de trafics en prenant en compte ces évolutions pour vérifier le réel intérêt d'un tel projet.

4.2.2.5 Justification d'une desserte d'intérêts privés (14 avis)

Mêmes s'ils restent peu nombreux, plusieurs intervenants font référence à la desserte de la Clinique Croix du Sud Capio qui est vue comme une justification du projet alors qu'il s'agit d'un équipement privé et/ou qu'un projet de TC ou de mode doux pourrait tout aussi bien convenir.

On note d'ailleurs un intervenant qui évoque « le fait que la clinique Croix du Sud finance en partie le projet ne doit pas pousser à accepter sans critique, constructive, de surcroît ».

Par ailleurs l'implication de VINCI Autoroutes est parfois reprochée que ce soit pour son intérêt dans le projet, dans son financement ou dans sa participation à une concertation publique.

Par exemple : « *il est inouï de vouloir encore les détruire au profit d'infrastructures en béton, de favoriser l'automobile et les intérêts privés d'une clinique et de VINCI.* »

4.2.2.6 Justification du projet avec la prise en compte des nouveaux enjeux environnementaux et sociétaux (206 avis)

« *Tel qu'il est proposé ce projet va à l'encontre des impératifs sociétaux et environnementaux actuels.* », c'est quasiment ainsi que plus de 200 avis mentionnent la problématique de justifier un tel projet au regard des enjeux environnementaux et sociétaux actuels. Beaucoup de références sont faites au changement climatique, aux principes de préservations des espaces naturels, à un développement raisonné et aux changements de mentalités.

« *Les enjeux climatiques et environnementaux obligent à conserver les espaces encore préservés aux portes de la ville : îlots de fraîcheur à maintenir, sauvegarder une faune et une flore spontanée déjà malmenée par la détérioration des habitats, développer les modes de déplacement doux et mutualisés (train, bus, vélo, voie piétonnes).* »

« *Face au réchauffement climatique, les priorités changent. Il faut désormais*

- *protéger les espaces verts existants,*
- *donner la priorité aux transports en commun,*
- *donner la priorité au vélo,*
- *rénover et optimiser les échangeurs existants tout proches de celui prévu sans abîmer une zone verte existante,*
- *consacrer le budget prévu à ces priorités me paraît indispensable face aux défis climatiques.* »

Parmi ces avis, plusieurs font notamment référence à l'absence, dans le dossier de concertation de justification du projet au regard des nouvelles réglementations :

« *Nous n'avons pas trouvé de justification du projet par rapport aux engagements suivants de niveau supérieur :*

- *Engagement de l'UE de réduction du CO2 de 55% en 2030 par rapport à 1990,*
- *Loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019),*
- *Loi Climat et Résilience d'août 2021.* »

« *Plusieurs documents récents doivent être pris en compte par la Métropole et VINCI et devraient les amener à abandonner ce projet :*

- *la loi Climat et Résilience qui impose de diviser par deux l'artificialisation des sols = priorisons le logement, les groupes scolaires et autres équipements publics plutôt qu'une nouvelle route qui va détruire des espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) au détriment d'autres projets,*
- *la loi de transition énergétique pour la croissance verte et la stratégie nationale bas carbone (SNBC) qui impose de réduire les émissions liées aux transports de -28% d'ici 2030*
- *le Green Deal de l'UE qui vise une réduction des émissions de GES de -55% d'ici 2030 et une décarbonation complète à horizon 2050,*
- *le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) et la Zone à Faible Emissions (ZFE) mis en place par Toulouse Métropole elle-même = accroître le trafic routier est en contradiction flagrante avec les objectifs de ces deux documents qui visent une diminution des émissions de GES et de polluants atmosphériques.* »

Ils encouragent à « *entamer une transition écologique, réfléchie et efficace* » face aux rapports du GIEC ou du Shift Project et à changer la vision du « *tout bagnole* » pour se tourner vers les déplacements doux et les transports en commun.

« Le projet de jonction est totalement décalé par rapport aux ambitions, du moins affirmée, d'une métropole qui se veut soucieuse de l'environnement et du bien-être de ses habitants. Le projet est d'évidence un "retour vers le passé", la consécration d'une suprématie de la «bagnole». Nous sommes vraiment dans le monde d'hier et pas de demain. »

4.2.3 Les enjeux du projet face aux problématiques de circulation tous modes confondus et à l'échelle de l'agglomération ou du secteur de la Jonction Est



678 avis se réfèrent à des problématiques de circulation dans ce secteur qui seront ou ne seront pas résolus par ce projet. L'accent est souvent mis sur les possibilités existantes ou à venir en termes de déplacements en transports en commun ou en modes doux. Le secteur de la Terrasse est plus particulièrement cité dans le cadre des impacts sur ses petites voiries et/ou de l'impact direct sur la voie verte longeant le périphérique. Reproche est souvent fait à ce projet d'être « aspirateur à voitures » qui ne réduira pas les problèmes du secteur et au contraire attirera plus de voitures. Ainsi, nombre de questions sont posées sur les études de trafics utilisées pour la justification de ce projet, que ce soit en termes d'hypothèses de départ ou de résultats.

4.2.3.1 Justification du projet au regard des études de trafic et des problématiques de circulation sur le secteur (109 avis).

Les avis favorables à l'opportunité du projet (18 sur 404 contributions) soulignent qu'il permettrait d'améliorer les conditions de circulation de l'Est toulousain en général avec le désengorgement du nouveau quartier de Malepère et de la route de Castres et des services existants sur le secteur (Clinique notamment) (5 expressions sur ce thème): « Sortie de la rocade indispensable pour désengorger les sorties existantes. Cela facilitera l'accès à la nouvelle clinique. »

On note qu'une des participations contre le projet et une avec réserve notent que l'aménagement seul d'une voie routière ne répond pas à tous les objectifs, elle doit être accompagnée de vrais modes doux et de transports en commun : « Discuter sur l'opportunité de la jonction, sans prendre en compte l'ensemble de la question de la mobilité à Toulouse, n'est pas productif. Le problème de notre société de demain, qui est déjà advenu aujourd'hui d'ailleurs, est : comment allons-nous réussir à survivre? Tout simplement. Un élément de la solution est qu'il faut rouler moins en voiture, utiliser d'avantage de transport en commun, ou rouler à vélo si on peut. La nouvelle jonction répond-elle à cette préoccupation? Clairement non. Elle fluidifie le trafic voiture, diminue les bouchons sur les deux jonctions en amont ou en aval. C'est tout. ».

➤ Etude de trafic

Malgré la présence dans le dossier de certaines parties de la nouvelle étude de trafic en cours de finalisation, la plupart des contributeurs ne comprennent pas la justification du projet de Jonction Est. Trente-neuf participations font référence à ces études de trafic, avec une cinquantaine de

questions qui en découlent. Certains contestent directement ces études sans en avoir le contenu complet.

Exemple d'avis sur les études de trafic :

« Manifestement les auteurs ignorent que l'on peut faire dire ce que l'on veut aux modèles mathématiques destinés à prévoir le trafic routier, comme à tout modèle mathématique. Il suffit d'ajuster les hypothèses de départ et de valider un organigramme bien compliqué.

Les hypothèses actuelles devraient prendre en compte l'augmentation de trafic actuelle, l'évolution de l'inflation et du prix des carburants, les influences de l'épidémie de COVID 19 et de ses suites, mais aussi les nouvelles lois en matière d'artificialisation des sols et de respect du cycle de l'eau. Ce n'est pas le cas dans le dossier présenté où l'on déblatère sur 6 pages d'une situation de trafic en 2030 totalement inconnue et imprévisible pour en tirer la conclusion que ce projet est furieusement utile aux populations. »

« Etonnement d'apprendre que ce nouvel aménagement routier n'amènera pas une augmentation de trafic : demande de précisions sur les chiffres présentées. »

Les questions portent sur différents sujets de l'étude de trafic mais surtout sur :

➤ les hypothèses de départ :

- En termes de développement de l'urbanisation dans le secteur au regard de l'absence des documents cadres, de la prise en compte de la révision du SCoT. Ex : *« Expliquer d'où viennent les +44 000 habitants attendus sur l'aire d'étude. Malepère et Montaudran ne suffisent pas à expliquer ce chiffre. »*
- en termes de prise en compte des évolutions sociétales concernant l'usage de modes alternatifs à la voiture, notamment au regard des dernières crises, et au regard de la prise en compte de l'enquête ménage 2013 qui est souvent jugée comme obsolète: *« Par ailleurs le dossier de consultation tente de justifier ce projet à l'aide de projections d'évolution du trafic basées sur d'anciennes hypothèses pré-Covid, désormais obsolètes, et dont l'interprétation est très orientée en faveur du projet. »*
- en termes de prise en compte générale d'alternatives à la voiture sur les différentes modélisations *« Nous demandons à ce que l'étude de trafic indique clairement les hypothèses de parts modales avec ou sans jonction Est, une congestion du trafic voiture entraînant des reports vers les autres modes selon la littérature pour peu que ceux-ci soient adaptés. » / « ce nouvel aménagement routier, favorisant l'usage de la voiture, justifié par des prévisions d'augmentation de 30% des déplacements automobiles dans l'Est toulousain. Ces prévisions sont issues d'un plan mobilité 2020-2025-2030 qui a été annulé en première instance par le tribunal administratif. Il n'est pas acceptable d'envisager cela en 2022, alors que chacun a pu ressentir la réalité du réchauffement climatique cet été et que l'accord de Paris prévoit une réduction des gaz à effet de serre. De plus, la loi climat et résilience votée en 2021 fixe un objectif de part modale vélo à 9 % en 2024 et 12 % en 2040. » / -« l'hypothèse d'augmentation de trafic (+30% en 2030) est originale (!) - si ce n'est farfelue - au regard des engagements pris au titre de la Stratégie National Bas Carbone (-40% de GES en 2030). »*

- Les résultats des modélisations et la circulation obtenue sur certains axes du secteur (notamment quartier de la Terrasse et connexion chemin de Ribaute). *« Il est démesuré face à la petitesse des axes routiers desservis qui finiront inmanquablement par être saturés. Je suis très étonné par les résultats des études de variation du trafic proposées dans le dossier page 23 : la jonction encaisserait un trafic de 1000 véhicules dans chaque sens le matin et le soir, mais il n'y a presque aucun impact sur la M16 et la route côté Cité de l'Espace ? »*
- « L'hypothèse page 20 comme quoi le "projet Jonction Est ne génère pas de nouveaux déplacements routiers" est faux, car toute nouvelle infrastructure auto alimente un trafic qui amène à la saturation, faute de dispositifs de transports collectifs permettant de transfert de charge. »*
- « Il est demandé des précisions sur le nombre de voitures supplémentaires que va subir ce quartier Limayrac – La Terrasse et des chiffres sur l'augmentation de la circulation. »*

Globalement il est demandé d'avoir accès à l'ensemble des études de trafic et de leurs hypothèses.

➤ Problèmes de circulation

Parmi les principales remarques sur les problèmes de circulation, on note qu'il existe plusieurs réactions sur :

- le problème n'est pas de délester les échangeurs 17 et 18 dans la mesure où le périphérique est lui-même saturé et qu'un nouvel échangeur ne solutionnera pas ce problème ;
- La jonction de ce projet sur *« 2 ronds-points qui ne pourront absorber le flux »* (rue Hurel et chemin de Ribaute) ;
- malgré ce projet, les accès à Balma, Saint Orens et Quint Fonsegrives resteront saturés et ce projet ne résoudra pas l'impossibilité de contourner ces communes.

➤ Gain de temps

Le gain limité en termes de temps de parcours est régulièrement critiqué et plusieurs contributeurs s'étonnent du financement d'un tel projet pour ce gain de temps de parcours très limité.

« Le nouveau trafic est estimé à +30% et les gains de temps espérés sont clairement indiqués P24 (NDLR : du dossier de concertation) sur les différents parcours, ils sont en moyenne de 1,5mn.

Nous nous demandons si un tel projet justifie ces gains de temps somme toute assez faibles au regard de la congestion générale du réseau à Toulouse. Sur le périphérique ou sur les axes en ville les points de congestion sont souvent nettement supérieurs à 3mn en période de pointe (maximum de gain apporté par la Jonction Est) ! »

« Au moment où tout est mis en œuvre pour limiter l'artificialisation des sols, il est impossible de justifier le bétonnage de 20 ha de terrains naturels pour faire gagner 2 minutes de parcours aux automobilistes qui emprunteront l'échangeur de Lasbordes (17) ou celui de Montaudran (18) en 2030. »

➤ Reprise de l'avis de l'ARAFER

Une quinzaine d'avis, pour s'opposer au projet, s'appuient sur les remarques de l'ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières) de juin 2017 qui réagissait au dossier de demande de principe d'ASF de 2016.

Pour rappel l'avis de l'ARAFER était ainsi rédigé :

« Il ressort des pièces du dossier que la création de ce nouveau diffuseur conduirait à accroître la congestion de la rocade est et donc à dégrader les conditions de circulation des usagers de l'autoroute. En effet, le projet de dossier de demande de principe, établi par la société ASF et joint au dossier de saisine, indique que le nouvel aménagement : « augmente le taux de congestion de 10% environ entre le nord de l'échangeur de Lasbordes et celui de la Jonction Est (sens Narbonne vers Bordeaux) et de 5 % entre l'échangeur de Lasbordes et celui de la Jonction est pour l'autre sens de circulation (Bordeaux vers Narbonne).

Dans ces conditions, bien qu'elle contribue à résoudre des difficultés de congestion de la voirie locale, l'opération envisagée présente une incidence négative sur l'exploitation de l'autoroute existante dans la mesure où l'opération envisagée conduirait à dégrader les conditions de circulation des usagers de l'autoroute. Dès lors, elle ne peut être regardée comme répondant à la condition stricte de nécessité ou d'utilité au sens de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, qui permettrait d'en assurer le financement, même pour partie, par l'utilisateur de l'autoroute. »

4.2.3.2 Un projet qui favorise la voiture et ne prend pas en compte le trafic induit (181 avis)

Plus de 180 avis émis dans le cadre de cette concertation estiment que la réalisation de cet échangeur donne un mauvais signal en termes d'usage de la voiture individuelle, en accentuant ce mode de transport au détriment des modes alternatifs.

« Ce projet Jonction Est présente de graves lacunes telles que [...] la priorité donnée à la voiture individuelle avec une augmentation de 30% de son trafic entre 2019 et 2030. »

« La Jonction Est est un projet qui est orienté vers un développement du "système voiture" - que nous devons déconstruire si nous voulons une métropole respirable et un climat habitable. »

Par ailleurs, au regard des hypothèses réfutées dans le modèle de trafic et de ses résultats, la plupart de ces contributions estiment que la mise en œuvre d'une telle nouvelle voie, ne peut pas ne pas attirer de nouvelles voitures contrairement à ce qui est évoqué dans le dossier et qu'il y aura nécessairement un « trafic induit » qui n'a pas été pris en compte dans le dossier.

« Trafic induit non évoqué dans l'étude de trafic jointe au dossier de concertation. »

« Il a été démontré que créer de nouvelles voies autoroutières ne permet pas de fluidifier le trafic : on crée de nouvelles voies, donc les usagers sont encouragés, donc il y a plus de trafic, etc. C'est le cercle vicieux du trafic induit (paradoxe de Braess). »

« La Jonction Est n'est donc rien d'autre qu'une invitation aux automobilistes de rouler encore plus, ce qui fera augmenter les bouchons demain. De toute façon, une nouvelle infrastructure routière n'a jamais rien réglé, mais uniquement aggravé le trafic routier. »

4.2.3.3 Problématiques spécifiques au raccordement côté Ouest (incidences sur les voiries et sur la voie verte le long du périphérique (60 avis)

Côté Terrasse, comme pour la concertation de 2016, il n'est pas bien compris l'intérêt de raccorder ce projet à cette partie toulousaine intra-périphérique.

Plusieurs arguments sont avancés contre la connexion des circulations de voitures au niveau de la rue Maurice Hurel :

- Les voiries existantes n'ont pas la capacité d'accueillir de tels flux de véhicules notamment le chemin de Limayrac,
- Les échangeurs 17 et 18 semblent suffisants pour les habitants de ce secteur,
- Ce nouvel accès ne se connecte sur aucune pénétrante dans la ville,
- Ces voies seront source de nuisances pour le secteur hôtelier et la cité de l'Espace,
- Ces voies dégradent largement la qualité de vie de ces espaces et notamment le Parc de la Grande Plaine,
- Il n'est pas démontré que les entreprises du secteur de la Plaine veuillent de ce nouvel accès,
- Il n'y a pas d'intérêt à apporter des flux de véhicules dans ce secteur qui fait partie de la ZFE.

Par ailleurs plusieurs usagers de la voie verte longeant le périphérique regrettent l'impact du projet sur cette voie rectiligne et entourée d'arbres qui serait dévoyée et dont les espaces naturels seraient détruits. Cependant il est à noter que certains ne comprennent pas sur les plans les aménagements prévus sur cet axe vert et y voient un croisement entre la voie verte et la circulation routière de la Jonction Est-ce qui rend dangereux la circulation des piétons-cycles. « La Voie Verte qui prolonge La Plaine derrière la Cité de l'Espace, elle est très utilisée par les vélos, les piétons, les familles, les employés pour aller au travail..., car elle est sécurisée et agréable. Elle va être entrecoupée, se retrouver mélangée aux voitures. »

4.2.3.4 Liens avec les circulations Transport en commun TC (151 avis) et modes doux du secteur (218 avis)

En réunion publique, un intervenant a évoqué la difficulté de se déplacer uniquement en vélo ou en TC lorsqu'on a une famille et qu'on habite en banlieue de Toulouse et voyait en la Jonction Est une solution pour se déplacer plus facilement en voiture, qui reste un mode de transport indispensable.

Cependant, globalement, les contributions défavorables évoquent un manque de prise en compte des modes alternatifs à la voiture tels que les transports en commun et le vélo.

Soit à la base même du projet, en empêchant de se projeter sur ces futurs modes de transports et ne favorisant pas de questionnement sur la mobilité. Soit au sein même du projet en ne prévoyant pas la circulation d'un bus sur la Jonction Est et en développant un réseau de voie verte trop proche de

l'axe routier (nuisances, mauvaise qualité) et non adapté aux usages actuels et futurs (réseau express vélo ?).

Parfois même les participants dont les principales associations du secteur voient le projet de voie verte accompagnant le projet de Jonction que comme un biais pour justifier du développement de cet axe routier. « *Ce projet repart avec 1 seul point de vue : l'utilisation de la voiture individuelle ! Les autres aménagements ne viennent qu'après, comme pour "faire joli" (voies piétonnes et cyclistes, l'espace nature Ribaute...).* »

➤ Intégration des transports en commun

Si le regret de déficit de desserte du secteur est moins prégnant dans les remarques de 2022 que dans celles de 2016, cette remarque reste dans les échanges de cette concertation. A plusieurs reprises, et notamment en réunion publique ou en réunion avec les associations, des problématiques de dessertes de Quint ou Balma ont été évoquée (terminus plus desservi à partir d'une certaine heure, pas assez de desserte ...). Ainsi les TC sont vus comme peu attractifs ce qui expliquerait la situation actuelle de saturation des axes par les voitures.

La justification du projet pour améliorer les circulations de TC sur les échangeurs 17 et 18 ne semble pas convaincre ces interlocuteurs, qui demandent de façon plus globale que les politiques se positionnent de façon plus claire et plus ambitieuse sur une vraie politique de transports en commun (en lien avec les enjeux politiques). Plusieurs solutions sont proposées en ce sens avec en premier lieu la redirection des budgets de la Jonction Est vers les transports en commun. Plusieurs proposent une ligne de bus circulaire (sur le périphérique), avec une voie dédiée, qui mettrait en lien les différentes lignes Linéo de l'agglomération ainsi que les autres TC existants.

Parmi les liens avec les transports en commun qui sont remarqués dans cette phase de concertation, des questions se posent sur la prise en compte de l'arrivée de la ligne 3 du métro dans les hypothèses de trafic. Si quelques-uns regrettent le manque de desserte directe de la clinique Croix du Sud et de la zone de Malepère, ils estiment pour beaucoup que ce nouveau TC va résoudre un certain nombre de problèmes de circulation de la zone avec notamment des propositions de développement de plus de liaisons multimodales avec les stations de ce métro.

« Les études de trafic sont faussées car elles n'intègrent pas un rabattement sur M3 en 2028, donc rendant caduc le besoin de se rendre sur la rocade. En effet, les principaux sites de travail étant desservis par M3, Airbus, Marché Nord, Toulouse Centre, il n'y aura plus raison de prendre la rocade. Néanmoins, c'est un gros oubli du projet, cet axe peut être réfléchi dans le cadre du site propre pour un lineo, velo pour rejoindre M3 à Limeyrac ou l'ormeau et les lineo 8 et 9. »

Enfin quelques contributions, au regard des éléments présentés sur la modification de l'emplacement réservé de la SNCF, reprenne cet élément pour demander où passera la ligne de chemin de fer et pour relancer l'idée de l'étoile ferroviaire à développer sur Toulouse.

➤ Intégration des modes doux

La présence d'une simple voie verte de 3 à 4 m de large (avec mélange des flux piétons et cycles) en continuité de la voie routière a fait réagir. Il semble nécessaire pour beaucoup de relier les quartiers de Toulouse et notamment l'espace de la Plaine avec le secteur de promenade de Ribaute,

cependant cette voie non dédiée aux vélos et qui nécessite le croisement de nombreux flux de véhicules au niveau de l'échangeur ne fait pas l'unanimité.

Les associations de cyclistes et piétons souhaitent activement qu'un réel réseau de voies cyclables séparé des voies piétonnes soit développé, y compris sur ce secteur. Malgré la présentation de la solution de passerelle piétons-cycles séparée qui a dû être abandonnée pour diverses justifications (coût supplémentaire, impacts supplémentaires ...), la plupart des avis portant sur l'intégration des modes doux regrette ce mélange de flux.

Par ailleurs, la proximité de cet axe cyclable/piéton avec la route semble décourageante. Ils estiment que les usagers des modes doux seront soumis à des nuisances et pollutions importantes liées aux flux de véhicules motorisés. Il en va de même pour le parcours de santé de Ribaute qui sera dévoyé par le projet et soumis à ces mêmes nuisances.

Quelques questions se posent aussi sur les incidences directes du projet sur les réseaux de voies vertes existantes (notamment la voie le long du périphérique déjà traitée plus haut), le parcours de santé de Ribaute ou encore la connexion de l'axe piétons/cycles du projet avec le réseau existant à l'est : « *le raccordement au circuit cyclable de la M16 n'est pas expliqué* »

Parmi ces avis directement liés au sujet de l'intégration des modes doux, nombreux sont ceux qui proposent de revoir le projet et de ne créer qu'une passerelle piétons/cycles, voire avec une voie de bus.

4.2.4 Les incidences du projet sur l'environnement en général



Au regard des problématiques actuelles en matière de climat et en lien avec les questions de consommations d'espaces naturels agricoles et forestiers qui font l'objet de crispations sur le territoire de la métropole, ces thématiques sont récurrentes dans les avis exprimés, demandant soit plus de précisions, soit qu'on évite tout simplement ces impacts. La qualité de vie, notamment du fait de la présence du Parc de la Plaine ou de la zone naturelle de Ribaute sont souvent mis en avant pour s'opposer au projet.

4.2.4.1 La consommation d'espaces naturels ou agricoles et la détérioration de la qualité de vie (283 avis)

On l'a noté ci-avant, la justification du projet est controversée au regard des nouveaux enjeux environnementaux et climatiques et des nouvelles réglementations en ce sens.

Parmi ces enjeux environnementaux la dégradation des espaces verts prend une place importante (167 avis) en lien plus au moins étroit avec la dégradation de la qualité de vie du secteur (116 avis).

Dans ces impacts sur le milieu naturel on note la référence à la « *bétonisation des coulées vertes le long de l’Hers* », la « *destruction d’espaces verts publics (voie de l’Hers, secteur de Ribaute « sauvage » et vallée de la Saune)* », la dégradation de corridors écologiques que sont la Saune et l’Hers et enfin un fort impact irrémédiable sur une zone encore préservée de l’agglomération toulousaine en termes de biodiversité.

Quelques exemples de réaction dans les participations :

« *Comment-est-il possible ce jour de concevoir des axes de circulation dans notre agglomération venant à diminuer les espaces verts ?* »

« *Ce projet couperait en deux la zone verte de la Grande Plaine : poumon vert de Toulouse, lieu de loisirs et sportif fréquenté bien au-delà des seuls habitants du quartier, lieu de passage pour aller travailler (piste piétonne/cycles). Une absurdité là aussi.*

Et le saccage envisagé côté Ribaute : destruction de 20 ha de nature, d’habitats et passages de faunes et flores - pour certains protégés - dans cette zone et le long de la rocade.

Les pseudo-« compensations » qui déplacent animaux et végétaux comme si c’était des palettes de marchandises.

Et les sols artificialisés (parfait pour accentuer les inondations, de plus dans une zone déjà inondable) : allez-vous les compenser en dé-bétonnant l’équivalent de zones urbanisées ? »

« *Si le projet de Jonction Est engendre la destruction d’espaces naturels et agricoles, de zones humides et boisées, ce qui serait incohérent avec l’objectif national de zéro artificialisation nette (loi Climat et résilience n° 2021-1104) des sols pour tout projet urbain, il contribue également à fragmenter les zones naturelles du secteur, rendant difficile le déplacement des espèces présentes. »*

Au regard des éléments présentés dans le dossier de concertation en termes d’étude du milieu naturel, plusieurs critiques pointent les mesures compensatoires. En premier lieu certains estiment qu’en l’absence de projet, il ne serait pas nécessaire de réaliser cette compensation et que le projet n’ayant, pour eux, pas d’intérêt public majeur, il est difficile d’envisager ces solutions. Les mesures compensatoires en elles-mêmes sont pointées par plusieurs avis et notamment Nature en Occitanie et FNE qui attendent plus de justification concernant le choix des parcelles présentées qui semblent déjà très naturelles et qui ne permettront pas le gain de biodiversité attendu pour de telles études. Ils notent aussi que certaines mesures compensatoires viennent s’installer sur des secteurs aujourd’hui agricoles.

« *Les sites de compensation proposés sont déjà en partie des sites naturels. Le site 1 est un champ de grande culture. Donc on explique qu’on va faire de la compensation en retirant du foncier agricole?*

Double perte : perte d’habitat écologique de par le projet et ensuite retrait de foncier à vocation agricole pour faire de la compensation?

Le site 2 semble correspondre à des espaces naturels déjà existants.

Le site 3 est comme le site 1, un champ de grande culture.

Retirer du foncier agricole : Ce n’est pas de la compensation ! »

La qualité de vie serait quant à elle impactée par ce choix de bétonisation d’espaces naturels mais aussi par les différentes autres incidences du projet dans le secteur : nuisances acoustiques et

dégradation de la qualité de l'air, coupure de réseau de promenade voie verte le long du périphérique et zone de nature de Ribaute.

4.2.4.2 Un projet « écocide », avec beaucoup d'autres nuisances (218 avis)

Le lien avec les émissions de Carbone et de gaz à effet de serre (GES) est souvent fait dans ces participations avec dans le viseur un impact direct sur le climat. Le lien avec la Loi Climat et Résilience de 2021 est très régulièrement fait et des demandes de justification au regard de cette loi sont exprimées, notamment en voyant les 30% d'augmentation de nombre de véhicules dans ce secteur au regard des objectifs de réduction de 40% des émissions de GES.

Dans tous les cas, pour la plupart des contributions qui estiment d'ailleurs que ce projet sera plus générateur de trafic que ce qu'indiquent les études, ces nouvelles circulations seront à l'origine d'émissions de GES importantes. Par ailleurs, le collectif des shifters a demandé en réunion avec les associations à avoir des précisions sur les bilans carbone qui doivent être réalisés sur ce projet à l'échelle des travaux et de la phase exploitation.

Dans cette logique de nouvelles circulations sur le secteur, plusieurs avis indiquent que ce projet sera donc source de nombreuses autres nuisances : pollution de l'air en général, nuisances acoustiques, pollutions des cours d'eau, impact sur la zone inondable, etc.

4.2.5 Les modalités de la concertation



8 Contributeurs ont estimé que cette campagne de concertation n'avait pas fait l'objet d'une communication assez importante. Par ailleurs plusieurs contributeurs et notamment des associations estiment que le fond du dossier ne permet pas de se prononcer de façon précise sur les enjeux de ce projet ou estiment que la concertation ne permet pas d'être entendu.

4.2.5.1 Problème de fond et de forme sur le dossier de concertation (25 avis)

Un contributeur interpelle directement les 2 maîtrises d'ouvrages sur la tenue de la concertation et sur leur implication dans cette concertation :

« La concertation : elle vise à vous associer à une décision publique ou un projet public. Elle comprend la concertation obligatoire, mais aussi une concertation plus large dont l'organisation est laissée à la discrétion de la collectivité. Elle peut être engagée bien en amont du projet, dès les études préalables. »

Elle vise à "nous associer". Mais sous quelle forme ? Cela n'est pas clairement explicité.

Sur l'avis de concertation publique, les informations sont à peine plus précises :

"Les objectifs fixés pour cette consultation sont les suivants : recueillir l'avis du public sur les aménagements envisagés"

Et c'est tout ? Pas plus de précisions sur le mode d'agrégation des avis et sur les statistiques émises ? Quelle est la méthodologie choisie ?

On y apprend qu'il y a deux maîtres d'ouvrages : Toulouse Métropole et VINCI Autoroutes (dont les logos apparaissent partout). Est-il normal que les maîtres d'ouvrages soient aussi les organisateurs de la concertation ? Comment un groupe privé peut-il être neutre sur la rédaction du compte rendu qui concerne un avis d'intérêt public ?

Pourquoi la répartition des rôles entre les protagonistes n'est-elle pas écrite clairement ? Qui est garant de quoi dans cette concertation ? N'y a-t-il pas un risque de confusion entre les protagonistes ? Les maîtres d'ouvrage sont-ils à la fois juges et parties ?

A minima, cette concertation ne devrait-elle pas être conduite par une équipe indépendante de Toulouse Métropole n'ayant pas d'intérêt dans ce projet ?

Plus généralement, il est reproché au dossier de ne pas présenter les études en cours (étude de trafic, études environnementales ...) et de nombreuses demandes de compléments ont été réalisées tout au long de cette concertation que ce soit dans les participations écrites ou lors des entrevues en réunion publique, en réunion association ou en permanences.

« L'étude [de trafic] n'est pas publique. Seuls quelques résultats ont été publiés. Ce manque de transparence est inquiétant et ne correspond pas à une éthique de concertation »

Quelques problèmes de lisibilité des cartes en réunion publique ou de différence de présentation entre le dossier de concertation et le support de l'enquête publique ont aussi été relevés.

4.2.5.2 Manque de communication autour de la concertation (8 avis)

En permanence quelques personnes ont évoqué des problèmes de « lisibilité » sur la concertation qui la rendent « suspecte » et ont estimé que la population n'avait pas été assez informée sur ce projet, en reprochant notamment le peu de publicité faite pour cette concertation. *« Il aurait fallu une info dans toutes les boîtes aux lettres ». « Je viens de découvrir presque par hasard ce projet et la consultation qui va avec... On peut dire qu'il n'y a pas eu beaucoup de publicité ! »*

Un « sénior » a priori, reproche les modes d'expressions et de publicité officielles, notamment quasi-uniquement sur le site internet (le plus accessible) ; *« Je constate que vous écartez les « seniors » de votre enquête : pensez-vous que cela soit facile pour nous d'utiliser les nouveaux moyens de communication, et de SAVOIR qu'une telle concertation existe ? Heureusement, des citoyens bien inspirés, ont réalisé un affichage le long de la piste cyclable du parc. »*

En termes de contenu il est aussi fait état d'un manque de communication sur la partie financière.

5 LES ETAPES A VENIR

Les étapes à venir ont été présentées comme suit dans le dossier de concertation :

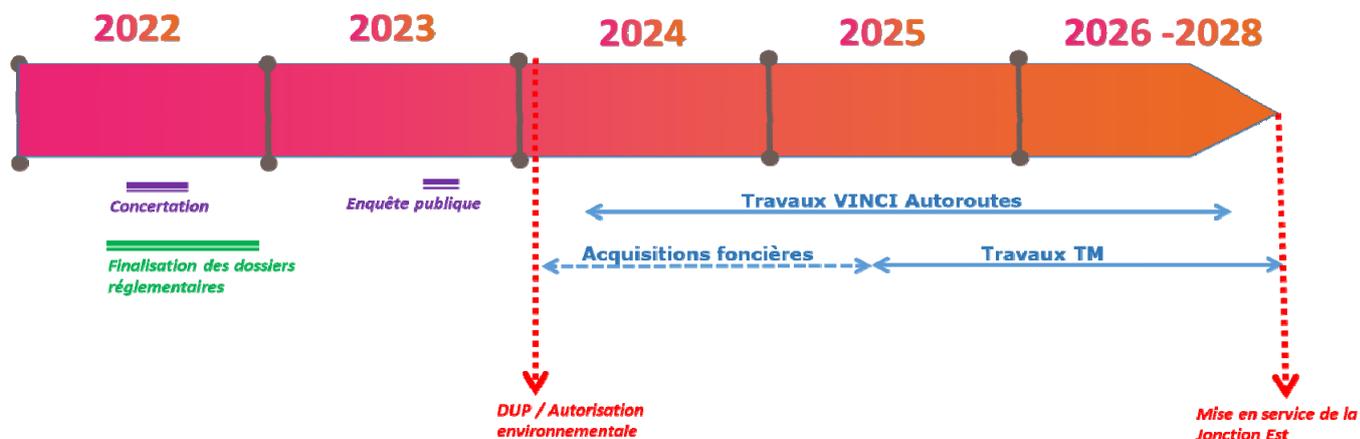


Figure 18 : Planning prévisionnel présenté en concertation été 2022

Le bilan de la concertation sera présenté en conseil métropolitain début 2023.

Toulouse Métropole prévoit un dépôt des dossiers réglementaires courant 2023. L'enquête publique pourra se dérouler à l'issue de leur instruction par les services de l'Etat.

6 LES REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE

La concertation a permis au public de s'exprimer sur le projet de Jonction Est, qui a généré des remarques et interrogations.

Les maîtres d'ouvrage apportent ici de premiers éléments de réponse, qui pourront notamment être complétés par les dossiers réglementaires au cours de l'enquête publique. Les réponses ont été regroupées globalement selon les thématiques des questions posées présentées dans le bilan quantitatif, qui reprennent les principales interrogations sur chacune des thématiques exposées dans le bilan qualitatif.

6.1 Enjeux politiques du projet

En réponse de synthèse aux avis formulés au §4.2.1 sur les enjeux politiques liés au projet Jonction Est, les maîtres d'ouvrage souhaitent apporter les éléments de réponse suivants :

6.1.1 Un projet toujours d'actualité

Ce projet Jonction Est est effectivement pensé depuis de nombreuses années. Dès le départ il a visé à accompagner le développement du territoire Est toulousain. Aujourd'hui le développement est bien présent et va se poursuivre, et on ne peut que constater que le trafic est déjà compliqué en heure de pointe sur le secteur. Les modélisations trafic (voir §6.3) montrent que malgré la mise en œuvre du projet mobilité, malgré un report modal qui va s'opérer vers les déplacements piétons, cycles et en transports en commun, le nombre de déplacements en voiture va significativement augmenter dans les années à venir.

Il va falloir gérer ces déplacements au risque de voir la congestion sur la zone s'aggraver, et les temps de parcours se détériorer.

La réalité de l'état actuel du trafic à heure de pointe aux niveaux des échangeurs 17 et 18 est facilement appréciable par toute personne qui se déplacerait in situ.

Le projet Jonction Est apporte, **aujourd'hui encore, et pour les vingt prochaines années**, une réponse en termes de mobilité au regard du développement attendu sur ce secteur.

Il représentera un nouveau maillon de chaîne des déplacements sur l'Est toulousain, complémentaire aux autres modes de déplacements sur lesquels la métropole investit également massivement. En effet, en parallèle au portage de ce projet Jonction Est, il est rappelé que Toulouse Métropole et Tisseo continuent à investir fortement sur le développement :

- du réseau de transport en commun : téléphérique urbain Téléo qui a été mis en service en 2022, 3ème ligne de métro dont les travaux démarrent, poursuite du déploiement de l'offre Lineo avec trois nouvelles lignes qui doivent être mises en service d'ici 2026, déploiement des lignes Express et desserte des territoires d'emploi... ;

- du Réseau Express Vélo (REV) avec ses 13 lignes, mais aussi du réseau cyclable sur l'ensemble de la métropole.

Malgré toutes ces actions en faveur du développement des modes alternatifs aux déplacements en voiture, ce sont des actions qui porteront leurs fruits d'une manière significative dans plusieurs dizaines d'années pour réduire vraiment le nombre de véhicules. La résolution des problèmes déjà présents dans ce secteur implique la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière pour accompagner le développement de ce territoire.

Toulouse Métropole et les communes impliquées dans ce projet continuent donc à porter ce projet Jonction Est.

6.1.2 Un investissement à la hauteur de l'enjeu pour ce territoire

La réalisation de la Jonction Est implique deux maîtres d'ouvrage : Toulouse Métropole et VINCI Autoroutes concessionnaire de l'Etat sur réseau national concédé.

Les coûts d'investissements, et la répartition des financements ont été présentés de façon transparente dans le dossier de concertation. La répartition des investissements entre Toulouse Métropole et VINCI Autoroutes a par ailleurs fait l'objet d'un contrat de plan de l'Etat signé en 2018 et d'une convention de financement spécifique délibérée et signée en 2021.

Les montants présentés seront bien entendus réactualisés en fonction de l'horizon des travaux. Les conditions d'actualisation à horizon 2025-2028 (dates présumées des travaux) n'étant pas du tout connues à l'heure actuelle, particulièrement dans le contexte économique actuel, il est délicat d'avancer des coûts actualisés à un horizon si incertain. Les montants de références pour ce projet sont donc ceux validés en 2021 dans la convention de financement qui lie les deux maîtres d'ouvrages du projet.

Le niveau d'investissement présenté pour ce projet est adapté à ses caractéristiques géométriques et aux contraintes du site d'implantation. Pour autant, des pistes d'optimisation des coûts seront bien entendu recherchées lors de toutes les phases suivantes d'études de détail puis lors de la consultation des entreprises de travaux.

Et comme cela a été rappelé au paragraphe précédent, l'investissement de Toulouse Métropole et VINCI Autoroutes sur ce projet Jonction Est ne vient pas en opposition avec le financement d'autres projets du Projet Mobilité en faveur des transports en commun ou des modes actifs :

- Tisseo, autorité organisatrice des transports sur le territoire métropolitain, investit massivement sur les transports en commun: téléphérique urbain Téléo qui a été mis en service en 2022, 3ème ligne de métro dont les travaux démarrent, poursuite du déploiement de l'offre Lineo avec trois nouvelles lignes qui doivent être mises en service d'ici 2026, déploiement des lignes Express et desserte des territoires d'emploi...
- Toulouse Métropole a voté dans son budget **80 millions d'euros** d'investissements sur la période 2021-2026 **au profit des aménagements cyclables**, via notamment le développement des 14 lignes du Réseau Express Vélo et la réalisation de nombreux aménagements sur le réseau

cyclable métropolitain. Toulouse Métropole prévoit également d'investir sur cette même période près de **77,5 millions d'euros d'investissements au profit des transports en commun**.

Par ailleurs, **sur tous les projets routiers** portés par la Métropole, **une part des investissements est systématiquement dédiée à l'amélioration des cheminements modes actifs** (création ou réaménagement de trottoirs, pistes cyclables et voies vertes, mise en accessibilité, sécurisation des cheminements et des traversées...).

6.2 Justification générale du projet

En réponse de synthèse aux avis formulés au §4.2.2 sur la justification générale liés au projet Jonction Est, les maîtres d'ouvrage souhaitent apporter les éléments de réponse suivants :

6.2.1 Un projet Jonction Est multimodal, bénéfique en terme de mobilité

En synthèse des éléments issus des études de trafic 2021-2022 (cf détail au §6.3 du présent bilan), le projet apportera un **bénéfice multimodal** en termes de mobilité sur un secteur en plein développement. Il va permettre :

- de mieux répartir les flux des véhicules sur le secteur Est en lien avec les échangeurs Lasbordes et Montaudran en limitant la congestion induite par l'urbanisation et la croissance de la demande en déplacement sur les deux échangeurs existants ;
- de soulager les échangeurs existants et les principaux carrefours de l'aire d'étude. L'accès au périphérique sera amélioré pour les zones intérieures et extérieures périphérique par rapport à une situation 2030 sans projet ;
- d'améliorer le niveau de service de l'offre de transport en commun Linéo (amélioration des temps de parcours, régularité...);
- d'étendre et de mailler le réseau piéton et cyclable, en apportant notamment un nouveau point de franchissement de l'Hers et du périphérique.

6.2.2 Un projet compatible avec la politique d'urbanisation des communes et de TM

A 2030, ce sont près de 116 000 habitants qui sont attendus sur l'aire d'étude (soit + **44 000 habitants par rapport à 2019**), et 75 000 emplois (soit + **16 000 emplois par rapport à 2019**). Cette croissance démographique et économique va engendrer une croissance des déplacements tous modes confondus : ce sont + **32% des déplacements en voiture qui sont attendus sur ce secteur en 2030** (ce qui représente près de 80 000 nouveaux déplacements en voiture par jour). Et ce, malgré la mise en œuvre de la politique de transport de Toulouse Métropole qui se traduit notamment par une augmentation très marquée des déplacements en transports en commun ou en vélo sur cette même période (+ 81% d'utilisation des transports en commun et + 64% d'utilisation du vélo attendus).

Les tendances démographiques et économiques à horizon 2040 prévoient sur le secteur une croissance supplémentaire de près de +9% de la population (soit + 10 000 habitants) et +11% des emplois (soit + 8500 emplois) par rapport à 2030.

Les principaux secteurs de développement sont les ZAC de Montaudran et de Malepère qui sont déjà en cours de développement. La ZAC de Malepère prévoit notamment :

- A ce jour : Environ 1600 logements ont obtenu un permis de construire, et environ 1500 logements supplémentaires sont en cours de mise au point. Aussi, à horizon 2026, ce sont près de 3000 nouveaux logements qui viendront s'ajouter aux logements existants. Cette programmation est accompagnée de la création d'équipements publics sur le secteur (collège, déchetterie...);
- La programmation de la ZAC, prévoit à terme, en 2036, la production de 6700 logements, visant à accueillir entre 13 000 et 15 000 habitants. La répartition des typologies des logements prévoit 60 % de « grands logements », allant du T3 au T5, dans un objectif d'accueillir des familles notamment.

6.2.3 Un projet compatible avec les documents cadres (PLUi-H/Projet Mobilité/SCoT)

Les principaux programmes de développement urbain et économique qui contribuent à la forte croissance des déplacements sur le périmètre d'études sont déjà construits ou en cours de construction. Comme indiqué sur le paragraphe ci-avant, la ZAC de Montaudran est déjà bien avancée, les constructions sur la ZAC de Malepère sont en cours et vont se poursuivre sur la décennie à venir. La clinique Croix du Sud est déjà en fonctionnement...

Ce développement est compatible avec le SCOT et l'avancement de ces programmes n'a pas pâti de l'annulation du PLUi-H. Ces orientations urbaines seront réaffirmées dans le prochain document d'urbanisme en cours d'élaboration.

Le projet Mobilité a effectivement été annulé mais ses orientations sont toujours d'actualité. Comme indiqué au §6.1 du présent bilan, le modèle de simulation partenarial utilisé pour les études de trafic a bien intégré l'ensemble du Projet Mobilité, dont la 3^{ème} ligne de métro et le développement de l'offre Linéo et du Réseau Express Vélo. Par ailleurs ce projet était déjà présent sur le précédent PDU, plan de déplacements urbains.

Le projet Jonction Est reste donc parfaitement compatible avec les orientations de développement urbain et le projet de mobilité porté par la métropole.

6.2.4 Un projet qui prend bien en compte le contexte post-Covid

Les effets liés au COVID et au développement du télétravail ont bien été pris en compte dans les dernières simulations de trafic, dans la mesure des connaissances actuelles sur ces sujets sur lesquels le recul manque encore.

La situation « actuelle » considérée pour les études de trafic est l'année 2019, dernière année « pré-covid ». D'un point de vue déplacement, les comptages réalisés sur l'aire toulousaine en 2022 tendent à montrer que le niveau global de trafic sur l'année 2022 est comparable à celui de 2019. L'état actuel considéré conserve donc toujours sa pertinence, malgré cette parenthèse COVID. Le COVID a effectivement eu des effets sur nos comportements, avec le développement notamment du télétravail. Les simulations réalisées ont testé deux hypothèses pour évaluer les effets longs termes du projet Jonction Est : un scénario « fil de l'eau » reprenant les mêmes tendances de mobilité qu'aujourd'hui mais également un scénario plus « volontariste » qui intègre des changements de pratiques de mobilité (démotorisation des ménages, développement du télétravail...). Le projet Jonction Est a un effet positif en termes de mobilité, quel que soit le scénario considéré.

6.2.5 Un projet au service du public

Contrairement à ce qui a pu être exprimé pendant la phase de concertation, le projet Jonction Est n'est pas là pour favoriser la desserte d'intérêts privés (clinique, VINCI Autoroutes, commerces...).

Ce projet vise à apporter un effet positif en termes de mobilité, bénéfique à l'ensemble des usagers du territoire d'influence. Il améliorera les conditions de déplacements des riverains, des personnes employées aux abords du projet, des personnes en transit entre Toulouse et l'Est toulousain, etc.

Toutes les activités, commerces et services ainsi que les services de secours et de santé en bénéficieront.

VINCI Autoroutes (réseau ASF) est quant à lui maître d'ouvrage sur une partie de ce projet, l'échangeur sur l'A61 et les voies d'entrecroisement. En tant que concessionnaire de l'Etat sur ce tronçon autoroutier de l'A61, VINCI Autoroutes est ainsi le délégataire de l'Etat responsable de la passation et du suivi des marchés d'études et de travaux, ainsi que de l'exploitation du réseau qui lui a été concédé. L'ensemble des prestataires et entreprises de travaux seront désignés à l'issue d'appels d'offre publics. Dans le cadre de cette opération, VINCI Autoroutes intervient conformément à son contrat avec l'Etat concédant sur le futur échangeur et les voies d'entrecroisement sur le périphérique. La répartition du financement de ce projet Jonction Est entre les deux maîtres d'ouvrage a fait l'objet d'un contrat de plan signé en 2018 par l'Etat et d'une convention de financement délibérée en 2021.

6.2.6 Un projet qui prend en compte la mesure des nouveaux enjeux environnementaux et sociétaux

Etre attentif aux nouveaux enjeux environnementaux et sociétaux ne veut pas nécessairement dire qu'il faut « arrêter de faire de nouvelles routes ».

Comme l'ont à nouveau montré les récentes études de trafic (cf §6.3) , l'est toulousain a besoin de nouveaux moyens de déplacement compte-tenu de son développement. Le développement des offres de transport en commun et de réseaux modes actifs, déjà prévu et financé par la métropole,

ne va pas suffire à gérer le nombre de déplacements envisagé sur ce secteur, malgré la prise en compte de la 3^{ème} ligne de métro, les Linéo, le REV, la ZFE, le télétravail, etc.

La Jonction Est vient apporter un complément de réponse à tous les autres projets de mobilité déjà portés par ailleurs sur ce territoire, mais qui se révèlent insuffisants. Certes, il s'agit d'une réponse routière, pour autant ce projet reste la **meilleure alternative** trouvée par Toulouse Métropole sur ce territoire en termes de mobilité au vu de son développement urbain. D'autant que ce projet ne génère pas de trafic supplémentaire (il apportera un rééquilibrage d'un trafic qui sera dans tous les cas présent).

Le projet a été réfléchi pour limiter les impacts environnementaux, dans la démarche « Eviter, Réduire, Compenser ». La réflexion va par ailleurs se poursuivre sur toutes les phases suivantes d'études afin de limiter le bilan carbone lié à cette opération, particulièrement en phase travaux, allant ainsi dans le sens des engagements pris par la métropole dans le cadre plus global de son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET). In fine un projet de compensation est proposé en accompagnement à proximité immédiate de la zone du projet.

La consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers que représente ce projet est bien prise en compte dans les réflexions en cours portées par Toulouse Métropole sur la consommation de ces espaces à l'échelle de l'ensemble de la métropole, dans le cadre de la construction du prochain PLUI-H, Plan Local d'Urbanisme intercommunal, tenant lieu de Plan Local de l'Habitat.

Il est également rappelé que le projet Jonction Est sera réalisé conformément aux exigences réglementaires en vigueur au moment de son instruction.

Les phases à venir d'enquête publique préalable à la DUP (déclaration d'utilité publique) et à l'obtention des autorisations environnementales nécessaires au démarrage des travaux apporteront plus de détail sur ces différentes thématiques et assureront ainsi toute transparence sur ce sujet.

6.3 Le projet face aux problématiques de circulation

En réponse de synthèse aux avis formulés au §4.2.3 sur la justification du projet Jonction Est en matière de circulation et trafic, les maîtres d'ouvrage souhaitent apporter les éléments de réponse suivants :

6.3.1 La justification du projet au regard des études de trafic

➤ Justification des hypothèses des études menées

Les précédentes études de trafic présentées notamment en 2016 prenaient en compte l'enquête déplacement de 2004 et une ancienne version du logiciel de modélisation Camino-T.

En 2021-2022 Toulouse Métropole a jugé essentiel de réactualiser l'ensemble des études de trafic afin de prendre en compte des données de référence au plus près de la réalité et de confirmer les effets de ce projet structurant pour l'Est toulousain.

L'actualisation des études de modélisation réalisées en 2021-2022 ont eu pour objectif d'apporter des éléments de compréhension sur les effets du projet en heure de pointe du matin et en heure de pointe du soir en se basant sur les derniers comptages routiers, projets de transport et hypothèses de développement. Ainsi ces nouvelles études ont bien pris en compte la 3^{ème} ligne de métro, la politique de développement des transports en commun et mobilités douces telles que le prévoyait le Plan de Mobilité ainsi que la dernière version du modèle Camino-T à l'échelle de l'aire urbaine Toulousaine (Toulouse Métropole et ses partenaires utilisent un même modèle multimodal macroscopique pour alimenter les réflexions stratégiques et évaluer les impacts des projets de mobilité).

Ce modèle multimodal a notamment été utilisé pour évaluer les impacts du Projet Mobilités 2025-2030, des modifications des plans de circulation ainsi que plusieurs grands projets routiers. Le modèle distingue différents groupes d'individus avec des comportements de mobilité distincts selon leur occupation (actifs, étudiants, retraités, etc.), leur lieu de résidence et le nombre de voitures possédées par le ménage. Les déplacements sont également distingués selon leur motif : travail, achat, étude, loisir, visite. Le périmètre du modèle intègre toute l'aire urbaine toulousaine, soit 1,07 millions d'habitants. Il couvre les aires d'influence du TER. L'ensemble du territoire est divisé en 955 zones, comptant en moyenne 1300 habitants chacune. Les zones sont de plus en plus petites en se rapprochant du centre de Toulouse dû à la densité croissante.

Enfin, les effets liés au COVID et au développement du télétravail ont bien été pris en compte dans la mesure des connaissances actuelles sur ces sujets sur lesquels le recul manque encore.

L'étude se base sur la dernière version du modèle Camino-T, basée sur l'Enquête Ménage Déplacements de 2013 et actualisée avec la population, les emplois, les comptages et les projets routiers et de transport en commun de 2019. Le scénario de calage du modèle correspond donc à l'année 2019. Les simulations de déplacements sont étudiées à l'heure de pointe du matin (HPM) et l'heure de pointe du soir (HPS). L'horizon 2019 permet de représenter la mobilité actuelle, telle que mesurée avec des comptages routiers. Mais pour évaluer un projet d'envergure dont la mise en service se fera dans plusieurs années, des horizons prospectifs 2030 et 2040 sont étudiés. Un scénario avec projet est alors comparé à une situation de référence sans projet. Cette situation de référence tient compte de l'évolution de la population et des emplois, des infrastructures de transport déjà actées qui seront en service d'ici 2030 ou 2040 et des modifications urbaines envisagées.

➤ Justification des trafics générés dans le secteur et des incidences du projet

Les principaux résultats de ces études ont été présentés dans le dossier de concertation mis à disposition du public pendant toute la durée de la concertation.

Les principales conclusions de cette actualisation 2021/2022 de l'étude trafic sont rappelées ici :

Un rééquilibrage des flux

Le premier enseignement que l'on peut tirer des modélisations réalisées, c'est que le projet **Jonction Est ne génère pas de déplacements supplémentaires** à l'échelle de l'aire d'étude, ni d'augmentation la part modale de la voiture. **+ 32% de déplacements en voiture sont prévus en 2030 sur l'aire d'étude, que l'on fasse le projet ou pas** (ce qui représente près de 80 000 nouveaux déplacements

en voiture par jour). Et ce, malgré une augmentation très marquée des déplacements en transports en commun ou en vélo sur cette même période (+ 81% d'utilisation des transports en commun et +64% d'utilisation du vélo attendus).

Il n'y a donc pas d'effet « d'aspiration » de flux de véhicules. La Jonction Est **rééquilibre les trafics en lien avec les échangeurs Lasbordes et Montaudran** en limitant la congestion induite par l'urbanisation et la croissance de la demande en déplacement sur les deux échangeurs existants.

Il est précisé que le modèle a bien pris en compte une part de trafic induit, comme c'est généralement le cas lors de la création d'une nouvelle infrastructure.

Un soulagement des échangeurs existants

En actionnant le projet Jonction est, on observe :

- Une **amélioration des conditions d'accès au périphérique** pour les zones extérieures périphériques comme pour les zones intérieures par rapport à une situation 2030 sans projet
- Un effet de **soulagement des 2 échangeurs existants** (Montaudran et Lasbordes) et de certains carrefours clés.

La Jonction Est permet de soulager les échangeurs Montaudran et Lasbordes en offrant une alternative d'accès au périphérique principalement depuis les communes extérieures au périphérique. **La Jonction Est limite ainsi les hausses de trafic sur les échangeurs Lasbordes et Montaudran.** Les trafics attendus sur ces échangeurs à l'horizon 2030 sont supérieurs à ceux observés en situation actuelle, mais plus faibles qu'en l'absence de la Jonction Est (- 10% sur Lasbordes et - 16% sur Montaudran).

Un intérêt multimodal

- En soulageant les échangeurs de Montaudran et de Lasbordes, la Jonction Est permet d'envisager une libération des emprises sur la route de Revel et sur la Route de Castres pour réaliser des aménagements en site propre performants pour les bus et les vélos. **Les REV et Linéo prévus sur ces axes en bénéficieront.** La nouvelle répartition des emprises permettra également l'aménagement de cheminements piétons plus confortables pour la traversée des échangeurs.
- Le nouveau franchissement de l'Hers et du périphérique améliore les temps de parcours vélo entre le quartier de la Plaine à Toulouse et tout le quartier Ribaute/Marcaissonne. Il assure également un maillage entre les zones intérieures périphériques et le réseau de voies vertes existant et en développement, qui profitera à la fois aux cycles et aux piétons.

Des effets positifs confirmés en 2040

La simulation 2040 confirme l'effet décongestionnant sur tous les carrefours clé de l'aire d'influence du projet. Le projet a donc toute sa pertinence, même dans un futur où les pratiques de mobilité changeraient fortement.

En conclusion, les résultats obtenus confirment l'effet positif du projet en termes de mobilité tous modes, au regard de la croissance urbaine prévue sur le secteur.

Le rapport final de ces études de trafic 2021-2022 a été remis à l'automne 2022. Afin de répondre aux demandes et interrogations formulées pendant la phase de concertation, ce rapport d'étude final est annexé dans son intégralité au présent bilan de concertation.

➤ Remarques sur l'avis de l'ARAFER de 2017

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) s'est prononcée le 14 juin 2017 dans un avis consultatif sur les projets d'avenants destinés à mettre en œuvre le Plan d'Investissement Autoroutier annoncé par l'Etat pour un montant de plus de 800 millions d'euros. L'ARAFER porte un avis négatif sur le financement par l'utilisateur autoroutier du projet de la Jonction Est, argumenté par le fait que le projet contribuerait à « accroître la congestion de la rocade Est concédée à ASF, et donc à dégrader les conditions de circulation des usagers de l'autoroute », même s'il « contribue à résoudre des difficultés de congestion de la voirie locale ». L'ARAFER ne se prononce donc pas sur le projet, mais sur ses modalités de financement qui ont par la suite été validées par le Conseil d'Etat préalablement à la parution du décret d'approbation du Plan d'Investissement Autoroutier.

Par ailleurs, les conclusions de l'ARAFER sont basées sur les conclusions d'un modèle numérique d'agglomération utilisé pour les études de trafic routier présentées dans le dossier de Demande de Principe qui n'intégrait pas à l'époque les voies d'entrecroisement.

Dans le Dossier de Demande de Principe, le chapitre sur l'impact de l'aménagement est complété par un paragraphe portant sur l'évaluation des bénéfices des voies d'entrecroisement qui conclut à un impact significatif sur le niveau de saturation de la rocade et donc une amélioration des conditions de circulation pour les usagers de la rocade.

Voies Auxiliaires d'Entrecroisement

Une voie d'entrecroisement est une voie latérale supplémentaire, qui relie une entrée et une sortie successives, et est destinée à faciliter l'entrecroisement des courants de circulations qui s'insèrent et déboitent concomitamment. Les voies d'entrecroisement sont prescrites par les guides de conception routière dans le cadre d'échangeurs dits rapprochés, ce qui est le cas ici.

Ainsi ces voies d'entrecroisement permettent de gérer la problématique de proximité des 2 échangeurs existants tout en limitant les risques de saturation de la rocade.

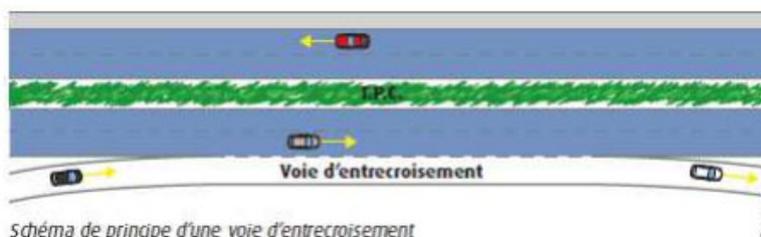


Figure 19 : Illustration d'une voie d'entrecroisement

Pour le projet de la Jonction Est, des voies auxiliaires d'entrecroisement sont nécessaires entre l'échangeur de la Jonction Est et les échangeurs n°17 (Lasbordes) et n°18 (Montaudran), dans les deux sens de circulation (voir plan ci-après).

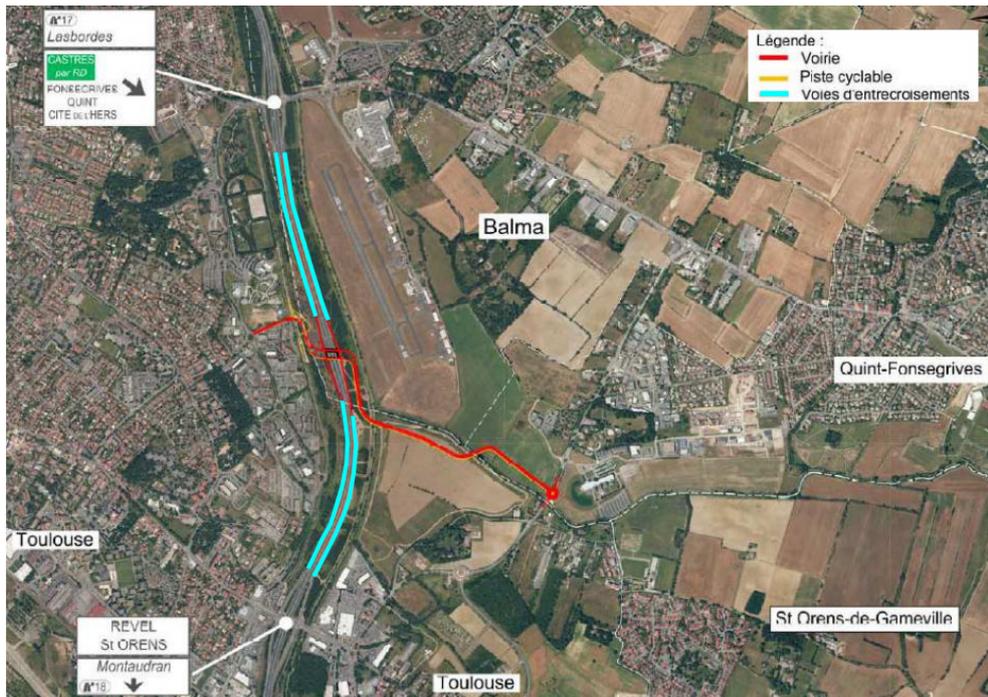


Figure 20 : Localisation des voies d'entrecroisement du projet Jonction Est

6.3.2 La prise en compte du trafic induit

Lors de la mise à jour des études de trafic, le modèle utilisé a bien pris en compte dans les évolutions et perspectives futures de trafic une part de trafic induit liée à la création de cette nouvelle infrastructure.

Cette prise en compte s'est faite en distinguant 3 types différents de report vers la voiture :

- A très court terme tout d'abord, le modèle intègre le report modal lié à une meilleure attractivité pour la voiture du fait de la création d'une nouvelle route (la Jonction Est offrant plus de capacité routière, un usager des Transports en Commun – de type Bus – va pouvoir préférer prendre maintenant sa voiture car son temps de trajet en voiture a diminué) ;
- A très court terme également, le modèle prend en compte le report horaire, lié à un potentiel gain de temps identifié sur un trajet donné (alors que l'usager se déplaçait avant l'heure de pointe pour éviter la congestion, ce même trajet, avec la Jonction Est, pourra se faire en un temps identique à un horaire recalé en période de pointe, favorisant ainsi l'utilisation de voitures en période de pointe) ;
- A court terme, le modèle intègre le report du lieu des activités, pouvant générer plus de déplacements en voiture (la nouvelle infrastructure pourra par exemple permettre d'aller vers une activité – Commerces, Sport,... - plus éloignée, car celle-ci permettra de s'y rendre plus facilement).

Ces 3 types de report font partie intégrante du modèle utilisé, qui prend ainsi bien en compte une partie d'augmentation du trafic lié au trafic induit.

Ceci considéré, le modèle confirme cependant bien que **le projet Jonction Est ne génère pas de déplacements supplémentaires** à l'échelle de l'aire d'étude, ni d'augmentation la part modale de la voiture.

6.3.3 Les impacts du projet sur l'ouest du périphérique, quartier de la Terrasse

➤ Raccordement du nouvel échangeur au niveau de la rue Hurel

L'option d'un échangeur « partiel », sans connexion viaire vers la Rue Hurel, a été ré-étudiée lors des études de trafic de 2021. Cette étude a confirmé que le projet Jonction Est perd de son efficacité sans cette connexion vers Toulouse :

- L'absence de connexion directe entre le périphérique et notamment les zones d'emplois de la Plaine/Limayrac ne permet pas un soulagement de l'axe Dassault/Gonord constaté en situation d'échangeur complet ;
- L'effet sur la congestion des échangeurs de Montaudran et Lasbordes est bien moins intéressant, ce qui nuit à l'efficacité générale du projet. On retrouve en effet en heure de pointe +350 veh/h sur la Route de Castres au niveau de l'échangeur Lasbordes et +450 veh/h sur la Route de Revel au niveau de l'échangeur Montaudran avec cette configuration d'échangeur « partiel ».

Il est rappelé que les augmentations de trafic constatées sur le secteur Limayrac (notamment l'Allée de Limayrac) dans le cas d'un échangeur complet représentent un report de trafic des autres échangeurs vers la Jonction Est, et non un trafic supplémentaire. Le gabarit de la voie actuelle peut absorber les évolutions de trafic estimées.

Toulouse Métropole va donc poursuivre les études sur la base d'un projet Jonction Est intégrant un échangeur complet.

Les réserves des riverains des quartiers toulousains intra périphériques 4. 3 et 5.1 ont cependant bien été entendues. Une réflexion sera menée à compter de 2023, en lien avec les études d'urbanisme stratégique autour de future station de métro Limayrac qui vont démarrer été 2023. Ces études intègrent en effet l'élaboration d'un diagnostic et d'un plan guide urbain qui définira, entres autres, la stratégie mobilité. Dans ce cadre, le projet de Jonction Est sera donc un entrant à considérer et des ajustements de plan de circulation pourront être étudiés.

Les services de Toulouse Métropole seront également vigilants, après la mise en service du projet et l'instauration de nouveaux usages de déplacements, aux retours qui seront communiqués par les habitants. Si des effets induits négatifs sont avérés sur certaines voiries de quartier, des actions locales pourront être mise en œuvre en complément, après analyse par les services des aménagements les plus adaptés à réaliser.

➤ Connexion avec la voie verte existante le long du périphérique

La voie verte du Parc de la Grande Plaine, existante le long du périphérique est un axe fort des déplacements en modes actifs qu'il convient bien entendu de préserver avec le projet Jonction Est. Cet axe a d'ailleurs été identifié comme un des axes du Réseau Express Vélo, réseau en cours de développement par Toulouse Métropole.

Toulouse Métropole confirme que le cheminement piétons-cycles en site propre existant sera maintenu (pas d'effet de coupure). Son tracé sera cependant adapté afin de permettre un franchissement du nouvel échangeur en toute sécurité (passage inférieur sous le nouvel échangeur, déconnecté des flux véhicules). Un projet paysager accompagnera le projet Jonction Est afin de préserver une qualité paysagère sur ce site.

La Jonction Est apportera par ailleurs au niveau de la rue Hurel la possibilité d'un nouveau maillage pour rejoindre la zone de Ribaute située de l'autre côté de l'Hers et du périphérique, via le nouvel échangeur, offrant aux usagers toulousains l'accès à tout un site à vocation naturelle et récréative situé Est Rocade qui leur est aujourd'hui difficilement accessible à pieds ou à vélo.

Toulouse Métropole a également pris attache des remarques formulées lors des permanences notamment sur le raccordement « à angle droit ». Les phases d'études techniques suivantes viendront affiner la géométrie de ce projet. Elles prendront en compte ces remarques afin que le raccordement de ces voies vertes gagne si possible en ergonomie.

6.3.4 Lien avec les lignes de transport en commun (TC) du secteur

A ce stade, il n'est pas prévu un développement du réseau Tisséo directement sur la Jonction Est. Néanmoins, le dimensionnement de l'infrastructure étant prévu pour du long terme, sa conception est parfaitement adaptée à une utilisation par des bus ce qui permettra de s'adapter aux évolutions urbaines ultérieures.

Le projet Jonction Est apportera par contre un effet très positif sur les offres de bus existantes du quartier, Lineo 1, 7, 9 et 12 en particulier. Il s'agit bien d'un projet multimodal.

Les dernières études trafic réalisées ont confirmé que la Jonction Est, en ré-équilibrant les flux de trafic dans le secteur et en soulageant ainsi les échangeurs de Montaudran et de Lasbordes, permettra d'envisager une libération d'emprise sur la route de Revel et la route de Castres afin de réaliser des aménagements en site propre pour les bus et les vélos. La mise en œuvre de ce projet permettra ainsi d'améliorer les temps de parcours et la régularité des transports en commun qui circulent sur ces axes fort, et donc d'améliorer le développement du réseau Tisséo dans ce secteur, notamment au travers des Linéos 1, 7, 9 et 12.

L'arrivée de la 3^{ème} ligne de métro et le développement du réseau Lineo ont bien été pris en compte dans les dernières simulations de trafic.

6.3.5 Lien avec les circulations en modes actifs du secteur

Il est tout d'abord rappelé que projet Jonction Est va apporter un maillage supplémentaire aux réseaux des modes actifs. En effet il va permettre un nouveau franchissement du périphérique et de l'Hers, reliant ainsi la voie verte du Parc de la Grande Plaine, existante côté Ouest périphérique, axe fort de mobilité active de l'Est toulousain, et le secteur de Ribaute, zone à vocation naturelle et récréative où plusieurs voies vertes et parcours sportifs sont existants et en cours de développement.

Aujourd'hui les traversées ne sont possibles qu'au niveau des échangeurs 17 et 18. Une nouvelle traversée constitue pour Toulouse Métropole un aménagement positif en faveur des déplacements des modes actifs.

➤ Largeur des cheminements pour les modes actifs et séparation des flux

Le maillage modes actifs constitué par la Jonction Est fait le lien entre deux voies vertes existantes ou en cours de développement, d'où le choix d'un aménagement également en voie verte par soucis de cohérence du réseau. Le caractère environnemental et récréatif du site de Ribaute argumente également en faveur d'une voie verte intégrée à cet environnement privilégié.

De plus, d'après le Cerema, la voie verte est un outil intéressant pour traiter les discontinuités aux interfaces urbain / campagne. L'organisme recommande que les voies vertes aient une largeur de 3m à 5m, laissant cependant aux collectivités le soin de juger de la capacité de l'aménagement à absorber les flux.

Le projet présente un aménagement modes actifs de largeur 3m sur la partie ouest du projet (de la rue Hurel à la zone de Ribaute) et à 4m sur la zone de Ribaute. Les gabarits sont donc cohérents avec le statut de voie verte proposé.

En effet, le caractère plus ouvert de la zone de Ribaute a permis de proposer dès l'avant-projet une largeur à 4m pour un meilleur confort d'usage.

Il n'en va pas de même côté Toulouse intra périphérique : un élargissement à 4m au niveau de la rue Hurel impliquerait un impact foncier bien plus lourd, soit sur des équipements techniques de la Cité de l'Espace, soit sur les bâtiments hôteliers adjacents. Un aménagement pour les modes actifs de 3m de largeur a ainsi été privilégié sur ce tronçon.

Sur toute la traversée du périphérique et de l'Hers cette largeur à 3m est poursuivie, réduisant l'emprise des nouveaux ouvrages d'art et donc leur impact environnemental et leur coût d'investissement. Toutefois, elle est compatible avec les préconisations du Cerema, qui recommandent une largeur minimum de 3m dans le cas des ouvrages de franchissement, afin de garantir une bonne cohabitation des usages.

Les largeurs proposées sont ainsi considérées par Toulouse Métropole comme le juste équilibre entre les usages à venir sur cette traversée et les impacts induits (fonciers, environnementaux, financiers).

Concernant le sujet de la séparation des modes actifs, comme précédemment indiqué, le choix de voie verte, avec le mélange des flux piétons/cycles, a été retenu au regard des continuités avec les aménagements existants. Au regard de la longueur de déplacements et sa situation, cet axe devrait accueillir essentiellement des déplacements vélos en semaine pour les déplacements pendulaires liés au travail, les circulations piétonnes se concentrant plutôt sur les périodes de weekend pour l'usage récréatif et la liaison avec la zone naturelle de Ribaute.

Par ailleurs, il est à noter que la Jonction Est n'est pas identifiée aujourd'hui pour intégrer le Réseau Express Vélo (REV) mais pour mailler le réseau cyclable de niveau 2. Elle va cependant se connecter directement au futur Rev n°12 (qui longera la rocade coté Toulouse). Les phases d'études techniques suivantes permettront d'affiner ce raccordement.

Côté ouest, (rue Hurel et franchissement de l'A61 et de l'Hers), l'élargissement du projet pour atteindre une largeur suffisante pour une séparation des flux soulève de nombreuses problématiques :

- impact foncier lourd au niveau de la rue Hurel (cf ci-avant) ;
- impact environnemental supplémentaire : plus d'emprise donc plus d'artificialisation et plus d'impact sur les espèces présentes ;
- remise en cause de toutes les autorisations obtenues auprès de l'Etat si la géométrie de l'échangeur est modifiée, avec des impacts délais très long et un risque d'abandon du financement entériné sur ce projet.

Ces éléments ne sont pas acceptables pour les maîtres d'ouvrage. Le projet de voie verte est maintenu.

La question de l'éventualité d'une séparation des flux modes actifs pourra être affinée lors des phases suivantes d'études sur la Zone de Ribaute, là où l'emprise du projet aujourd'hui à 4m peut peut-être permettre de l'envisager.

➤ Traversée du futur échangeur

L'aménagement proposé par Toulouse Métropole présente une voie verte au sud de l'échangeur, afin de limiter le nombre de traversées de voies circulées.

La dissociation de l'axe piéton/cycle de la circulation routière nécessiterait un aménagement complémentaire de passerelle qui consommera de l'espace supplémentaire, impactera des zones sensibles d'un point de vue milieu naturel et nécessitera un coût complémentaire de l'ordre de 5 millions d'euros en première approche. L'ajout d'un nouvel ouvrage d'art aura également pour effet de dégrader le bilan carbone de l'opération.

Cet aménagement a bien été étudié antérieurement par Toulouse Métropole, comme la collectivité s'y était engagée à l'issue de la concertation de 2016, mais les difficultés techniques pour la réalisation de cette passerelle spécifique sont de plusieurs ordres :

- La hauteur de passage sous la passerelle doit être élevée pour respecter les normes autoroutières ;
- Les rampes d'accès seraient très longues afin de conserver une pente accessible aux personnes à mobilité réduite, ce qui implique la mise en œuvre de remblais très importants ;
- Les dits remblais impactent la zone inondable de l'Hers.

Les emprises projets sont supérieures, avec un risque de voir augmenter les impacts sur le milieu naturel et les espèces sensibles du secteur et donc les besoins en compensation environnementale liées à ce projet.

Ci-dessous, un plan d'illustration d'une telle passerelle. Cette solution a été écartée au regard des contraintes précédemment décrite.

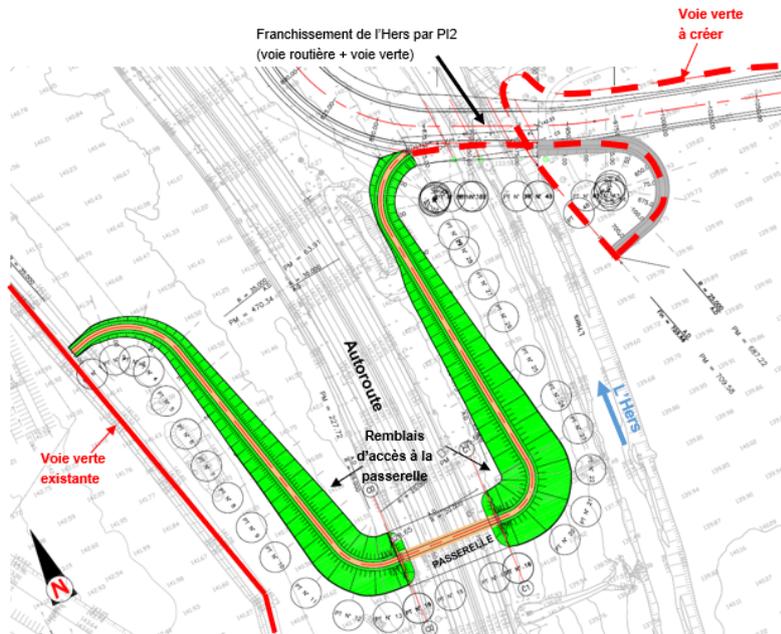


Figure 18 : Illustration du projet de passerelle étudié

En conclusion, et compte-tenu de ces impacts, Toulouse Métropole fait le choix de poursuivre le projet de modes actifs tel que présenté à la concertation.

6.4 Mise en exergue des incidences du projet sur l'environnement en général

En réponse de synthèse aux avis formulés au §4.2.4 sur les incidences du projet Jonction Est sur l'environnement, les maîtres d'ouvrage souhaitent apporter les éléments de réponse suivants :

6.4.1 Incidences sur le milieu naturel / consommation d'espaces Naturels Agricoles ou Forestiers / artificialisation des sols

- Consommation d'espaces, artificialisation des sols, incidence sur le milieu naturel.

Ce projet va consommer en première approche près de 20 ha de zones naturelles, agricoles et forestières, auxquels s'ajoutent près de 3ha pour la phase de chantier (impacts temporaires).

Plusieurs campagnes ont été réalisées sur site par des écologues afin de recenser les espèces faunistiques, floristiques et les habitats présents sur la zone d'études, de même qu'un travail itératif avec ces écologues afin de définir les mesures d'évitement et de réduction qui permettent de limiter l'impact du projet sur ce milieu naturel. A l'issue de ces analyses, il s'avère qu'il persiste des impacts résiduels sur un certain nombre d'espèces ou d'habitats d'espèces protégés qui devront être compensés.

A noter qu'à la suite des inventaires de 2020, le projet de compensation environnementale a été mis à jour compte tenu de la présence renforcée de certaines espèces et de l'apparition d'une nouvelle espèce protégée sur le corridor de l'Hers.

En application de la réglementation environnementale, le projet nécessitera l'obtention d'une autorisation environnementale avec dérogation au titre des espèces protégées pour que les travaux puissent démarrer.

Seule la présentation d'un projet de compensation adapté à la dette environnementale générée par le projet Jonction Est pourra justifier l'obtention de l'autorisation. Aussi ce sujet est-il traité avec toute l'attention nécessaire.

L'étude d'impact complète, intégrant les volets acoustique, air et santé..., les dossiers loi sur l'eau, demande de dérogation au titre des espèces protégées... seront présentés dans leur intégralité lors de la phase d'enquête publique prévue pour 2024.

➤ Choix des sites de compensation

Les mesures compensatoires sont en cours de définition précise et seront présentées dans le dossier « demande de dérogation vis à vis de l'attente aux espèces protégées » (dossier dit CNPN – Conseil national de protection de la nature) qui constitue une des pièces du dossier global d'autorisation environnemental. Ce dossier présentera en particulier la justification du projet (raison impérieuse d'intérêt public majeur du projet), la démarche Eviter, Réduire, Compenser appliquée pour la conception du projet, et présentera aussi le bilan des atteintes au milieu naturel ainsi que les mesures de compensations et les gains apportés.

Conformément à la demande des services en charge de l'instruction des dossiers environnementaux, la recherche de sites a été privilégiée à proximité, au plus près des zones où le projet va impacter les espèces actuellement sur le site.

➤ Paysage et qualité de vie

Un travail important a été fait depuis 2016 sur l'intégration paysagère de cette infrastructure, en écho aux remarques formulées sur la précédente concertation.

Cette réflexion, présentée dans le dossier de concertation de 2022, a pris en compte les contraintes liées au cône de descente sur l'aérodrome et intégré des prescriptions environnementales liées au milieu naturel. Elle se poursuivra sur les phases d'études de détail afin d'assurer les meilleures conditions d'insertion de cette nouvelle voirie dans ce paysage privilégié de la zone de Ribaute.

Ce projet est également pris en compte dans le cadre de l'étude qui démarre sur l'aménagement du Grand Parc de l'Hers, tant sur l'intégration du projet dans cet environnement privilégié, que sur la cohérence des réflexions sur les zones de compensations.

6.4.2 Incidences sur le climat et les émissions de Gaz à effet de serre (GES)

Concernant les volets bruit et air/santé, une mise à jour des impacts liés au projet Jonction Est a été relancé courant 2022 sur ces deux thématiques (la base de calcul étant liée à la mise à jour des études de trafic récemment revues). Les résultats de ces études et des mesures associées prises par la maîtrise d'ouvrage seront présentés dans l'étude d'impact complète du projet, lors de la phase d'enquête publique.

Les éléments relatifs au bilan carbone de ce projet seront également présentés dans l'étude d'impact à venir.

6.4.3 Conclusion sur les différents sujets environnementaux relevés pendant l'enquête

➤ Une implantation de projet mûrement réfléchi

Le choix d'implantation de cette infrastructure a été mûrement réfléchi.

Ce projet prend tout son sens en termes de mobilité à mi-distance des échangeurs actuels 17 et 18.

Les contraintes du site (confluence, zone inondable, proximité de l'aérodrome, présence de bâti...) ont laissé peu de marge au site d'implantation.

Les maîtres d'ouvrage sont particulièrement conscients des enjeux environnementaux liés à cette zone, et c'est une des raisons qui explique qu'il aura fallu plusieurs années de maturation de ce projet afin de présenter un projet d'intégration paysagère et de compensation environnementale à la mesure des enjeux du site.

En proposant d'aménager un site de compensation environnementale de près de 20 ha au plus près de la zone de projet, la collectivité affirme une dimension environnementale assumée sur ce secteur Hers- Ribaute-Marcassonne, en cohérence avec les intentions du projet Grand Parc de l'Hers dont ce territoire fait partie intégrante. Les espaces de compensation ainsi agencés formeront un cœur de nature connecté à l'Hers et à ses affluents.

➤ Des études complémentaires à poursuivre

Conformément à la réglementation environnementale, le projet est soumis à autorisation environnementale. Dans ce cadre, il est nécessaire que le projet soit stabilisé afin de définir avec précisions les mesures pour lesquelles les maîtres d'ouvrages s'engagent pour d'abord éviter et réduire les impacts et en dernier recours compenser.

Le dossier d'autorisation environnementale est en cours de production sur ces bases et prendra en compte toutes les modifications qui auront pu être faite à l'issue de cette concertation.

Le dossier d'autorisation comprendra :

- Le dossier d'incidence Loi sur l'eau qui traitera de l'ensemble des problématiques hydrauliques du projet : analyse des impacts sur les crues de l'Hers et de la Saune (modélisation en cours sur différents niveaux de crues, dont les crues historiques), analyse des effets sur la qualité des eaux en phase chantier et exploitation, incidences sur les zones humides ;
- Le dossier d'étude d'impact qui traitera de l'ensemble des incidences du projet sur les différentes thématiques environnementales et qui reprendra de nombreuses études techniques : environnement physique, eaux, sols, géologie, ... ; milieu naturel, nuisances : acoustique (état initial et modélisation des horizons 2030 et 2040), qualité de l'air (état initial avec campagne de mesure 2022 et modélisation des incidences), vulnérabilité du projet face aux changements climatiques, bilan carbone ;
- Le dossier de demande de dérogation espèces protégées qui traitera spécifiquement des incidences sur les espèces protégées du milieu naturel et justifiera des besoins de compensation écologique.

A noter que ces dossiers présenteront l'ensemble des coûts des mesures incluses au chiffrage du projet.

6.5 Modalités et formes de la concertation

6.5.1 Problèmes de fond / forme sur le dossier de concertation

- Un projet porté par deux maîtres d'ouvrage dans le respect de la réglementation

La phase de concertation de 2022 a été réalisée conformément à la réglementation et le présent bilan permet de faire la synthèse des avis émis ainsi que de présenter les réponses qui seront apportées par les maîtres d'ouvrages.

Les objectifs et modalités de cette concertation ont été rappelés en partie 1 et 2 du présent bilan.

Le projet relevant de deux maîtrises d'ouvrage, la concertation a été réalisée conjointement par les deux maîtres d'ouvrage. Chaque maître d'ouvrage, pour ce qui le concerne, a présenté les modalités de concertation par voie de délibération (Toulouse Métropole) ou d'arrêté préfectoral (VINCI Autoroutes / Préfecture de Haute-Garonne). Chaque maître d'ouvrage validera le bilan de la concertation suivant les mêmes dispositions (délibération métropolitaine et arrêté préfectoral).

Pour cette opération majeure, afin d'informer et d'échanger avec le maximum de personnes et compte tenu de la période estivale, il a été décidé porter le délai de cette concertation à 3 mois. Les temps d'échanges avec le public ont été échelonnés sur cette période afin de favoriser les possibilités d'expression :

- Une réunion publique a été proposée en début de concertation, avant le début des vacances d'été, afin de présenter le projet et de recueillir les avis du public ;
- Neuf permanences d'une demi-journée ont été échelonnées tout au long des trois mois pour permettre un échange entre les usagers et les représentants des maîtrises d'ouvrage ;
- Une réunion dédiée aux principales associations identifiées a été organisée sur dernier mois afin de proposer un temps d'échange complémentaire sur ce dossier.

Les modalités de cette concertation publique ont donc été adaptées à la nature et à l'enjeu du projet Jonction Est.

➤ Un contenu adapté à l'état d'avancement des études

L'objectif principal de cette phase de concertation a été de conserver un dialogue avec la population et les associations tout au long de l'élaboration du projet. Ainsi à ce stade, les maîtrises d'ouvrage ont souhaité faire un point d'étape sur les études réalisées à la suite de la concertation de 2016 et les différents engagements pris par les maitrises d'ouvrage.

Les éléments présentés reflètent l'état d'avancement des études à l'été 2022, notamment sur les volets trafic et faune/flore. Les études environnementales complémentaires demandées dans plusieurs avis (air, bruit, bilan carbone, trafic, CNPN Conseil National de Protection de la Nature...) sont encore en cours de réalisation.

Les études complètes seront présentées dans le dossier de demande de déclaration d'utilité publique et de demande d'autorisation environnementale soumis à enquête publique.

6.5.2 Moyens d'information de tenue de la concertation

En termes de communication et d'information, de multiples dispositifs de diffusion ont été déployés au cours de cette phase de concertation :

- Affiches au siège de Toulouse Métropole et dans les mairies impactées par le projet (au total 5) et sur site (au total 28 affiches réparties autour du site du projet, maintenues pendant toute la durée de la concertation),
- Annonce légale parue dans 3 éditions de la Dépêche du Midi : une avant le démarrage de la concertation, puis deux redites en cours d'été afin de maintenir le niveau d'information sur cette concertation,
- Panneaux d'exposition au siège de Toulouse Métropole et dans les mairies impactées par le projet (au total 5),
- Sites internet de Toulouse Métropole et jeparticipe.metropole.toulouse.fr, et relai sur certains sites communaux,
- Publipostage a été réalisé auprès des abonnés VINCI Autoroutes et usagers de l'A61

Le niveau d'expression reste du même ordre de grandeur que lors de la précédente concertation (2016), au cours de laquelle il n'avait pas été noté un manque de communication autour de celle-ci. Le niveau de publicité réalisé semble donc adapté.

6.6 CONCLUSION

En conclusion, **les maîtres d'ouvrages proposent la poursuite du projet Jonction Est** tel qu'il a été présenté à la concertation été 2022.

Ce projet Jonction Est apporte, aujourd'hui encore, une réponse positive en termes de mobilité au regard du développement attendu sur ce secteur, avec un bénéfice multimodal.

La Jonction Est représentera un nouveau maillon de chaîne des déplacements sur l'Est toulousain, complémentaire aux autres modes de déplacements sur lesquels Toulouse Métropole investit également massivement.

La Jonction Est vient apporter un complément de réponse à tous les autres projets de mobilité déjà portés par ailleurs sur ce territoire, mais qui se révèlent insuffisants. Certes, il s'agit d'une réponse routière, pour autant ce projet reste la meilleure alternative trouvée par Toulouse Métropole sur ce territoire en termes de mobilité au vu de son développement urbain.

Le projet a été réfléchi pour limiter les impacts environnementaux, dans la démarche « Eviter, Réduire, Compenser ». Les maîtres d'ouvrage sont particulièrement conscients des enjeux environnementaux liés à cette zone, et c'est une des raisons qui explique qu'il aura fallu plusieurs années de maturation de ce projet afin de pouvoir présenter un projet d'intégration paysagère et de compensation environnementale à la mesure des enjeux du site.

En proposant d'aménager un site de compensation environnementale de près de 20 ha au plus près de la zone de projet, la collectivité affirme une dimension environnementale assumée sur ce secteur Hers - Ribaute - Marcaissonne, en cohérence avec les intentions du projet Grand Parc de l'Hers dont ce territoire fait partie intégrante. Les espaces de compensation ainsi agencés formeront un cœur de nature connecté à l'Hers et à ses affluents.

Les études de détail à venir se baseront donc sur les études d'avant-projet précédemment réalisées. Les avis techniques liés à la conception du projet et exprimés lors de cette phase de concertation, seront communiqués aux maîtres d'œuvre afin d'enrichir les études de détail à venir.

Pour la suite des études et le portage des dossiers réglementaires nécessaire à la concrétisation de ce projet, une attention sera particulièrement portée :

- A l'environnement, afin de limiter les atteintes à ce site, tant en phase travaux qu'en phase exploitation ultérieure ;
- A la recherche d'optimisation des investissements ;
- Aux cheminements modes actifs, dans le respect des emprises projet, pour aller dans le sens du confort d'usage.



BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE
SUR LES COMMUNES DE BALMA, QUINT-FONSEGRIVES,
SAINT-ORENS-DE-GAMEVILLE, TOULOUSE

FEVRIER 2023

JONCTION EST

UN MAILLON FORT DES DÉPLACEMENTS
DANS L'EST DE LA MÉTROPOLE

ANNEXES

ANNEXES

- Annexe 1
 - 1.1 Délibération du Conseil communautaire du 2 juin 2022
 - 1.2 Arrêté préfectoral n°2022-035 fixant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation avec le public sur le projet de création de l'échangeur de la Jonction Est et ses voies d'entrecroisement sur l'Autoroute A61 entre les échangeurs n°17 (Lasbordes) et n°18 (Montaudran).
- Annexe 2 Le compte rendu de la réunion publique du 4 juillet 2022
- Annexe 3 Les questions et avis exprimés par écrits
 - 3.1 Emails
 - 3.2 Registres
 - 3.3 Courriers
 - 3.4 Extraction du site « Je Participe »
- Annexe 4 Avis émis lors de la réunion avec les associations locales du 9 septembre 2022
- Annexe 5 Rapport final des études de trafic – Etude CITEC 2021-2022

Afin de respecter les données à caractères personnel, toutes les mentions de Nom, Prénom, signature, coordonnées des exprimants ont été rendues anonyme dans la présente annexe.

Annexe 1.

1.1 Délibération du Conseil communautaire du 2 juin 2022

1.2 Arrêté préfectoral n°2022-035 fixant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation avec le public sur le projet de création de l'échangeur de la Jonction Est et ses voies d'entrecroisement sur l'Autoroute A61 entre les échangeurs n°17 (Lasbordes) et n°18 (Montaudran).

Délibération n°DEL-22-0675

Jonction Est : approbation des modalités de concertation

L'an deux mille vingt-deux le jeudi deux juin à dix heures douze, sous la présidence de Jean-Luc MOUDENC, Président, le Bureau s'est réuni à Salle Métropole - Marengo Boulevard - Toulouse.

Participants

Afférents au Bureau :	68
Présents :	60
Procurations :	8
Date de convocation :	25 mai 2022

Présents

Aigrefeuille	M. Christian ANDRE
Aucamville	M. Gérard ANDRE
Aussonne	M. Michel BEUILLE
Balma	M. Vincent TERRAIL-NOVES
Beaupuy	M. Marc FERNANDEZ
Beauzelle	M. Patrice RODRIGUES
Blagnac	M. Joseph CARLES
Brax	M. Thierry ZANATTA
Castelginest	M. Grégoire CARNEIRO
Colomiers	Mme Karine TRAVAIL-MICHELET
Cornebarrieu	M. Alain TOPPAN
Cugnaux	M. Albert SANCHEZ
Drémil-Lafage	Mme Ida RUSSO
Fenouillet	M. Thierry DUHAMEL
Flourens	M. Jean-Pierre FOUCHOU-LAPEYRADE
Fonbeauzard	M. Robert GRIMAUD
Gagnac-sur-Garonne	M. Patrick BERGOUGNOUX
Gratentour	M. Patrick DELPECH
Launaguet	M. Michel ROUGE
Lespinasse	M. Alain ALENCON
L'Union	M. Marc PERE
Mondonville	Mme Véronique BARRAQUE ONNO
Mondouzil	M. Robert MEDINA
Mons	Mme Véronique DOITTAU
Montrabé	M. Jacques SEBI
Pibrac	Mme Camille POUPONNEAU
Quint-Fonsegrives	M. Jean-Pierre GASC
Saint-Alban	M. Alain SUSIGAN
Saint-Jean	M. Bruno ESPIC
Saint-Jory	M. Thierry FOURCASSIER
Seilh	M. Didier CASTERA
Toulouse	Mme Laurence ARRIBAGE, Mme Maroua BOUZAIDA, M. Maxime BOYER, M. Sacha BRIAND, M. François CHOLLET, M. Gaëtan COGNARD, M. Jean-Claude DARDELET, M. Henri DE LAGOUTINE, Mme Ghislaine DELMOND, Mme Julie ESCUDIER, M. Emilion ESNALUT, M. Francis GRASS, Mme Laurence KATZENMAYER, Mme Annette LAIGNEAU, M. Jean-Michel LATTES, M. Antoine MAURICE, Mme Nicole MIQUEL-BELAUD, M. Nicolas MISIAK, M. Jean-Luc MOUDENC, Mme Gnadang OUSMANE,

	Mme Agnès PLAGNEUX BERTRAND, M. Jean-François PORTARRIEU, Mme Agathe ROBY, M. Bertrand SERP, Mme Nadia SOUSSI, M. Pierre TRAUTMANN, Mme Nicole YARDENI
Tournefeuille	M. Dominique FOUCHIER
Villeneuve-Tolosane	M. Romain VAILLANT

Conseillers ayant donné pouvoir

	Pouvoir à
M. Philippe PLANTADE	Sacha BRIAND
M. Gil BEZERRA	Robert MEDINA
Mme Dominique FAURE	Nadia SOUSSI
M. Christophe ALVES	Maroua BOUZAIDA
M. Jean-Jacques BOLZAN	Annette LAIGNEAU
M. Pierre ESPLUGAS-LABATUT	Gaëtan COGNARD
M. Djillali LAHIANI	Ghislaine DELMOND
M. Thierry SENTOUS	Jean-Michel LATTES

Délibération n° DEL-22-0675

Jonction Est : approbation des modalités de concertation

Exposé

Le territoire Est de l'agglomération toulousaine connaît un fort développement. Il se matérialise par plusieurs opérations d'aménagement inscrites dans les documents de planification (Toulouse Aérospatial, Malepère) qui vont générer de nouvelles activités et attirer de nouveaux habitants. En parallèle, l'offre de transports en commun par bus se renforce sur les infrastructures existantes (Linéo 1 et Linéo 7).

Le projet de la Jonction Est s'inscrit en accompagnement de ce développement et en réponse aux futurs besoins de déplacements. Il consiste en la création d'un maillage routier entre l'A61 et la M16 chemin de Ribaute (ex RD16) sur la commune de Quint-Fonsegrives. Il comprend la réalisation d'un diffuseur sur le périphérique Est (A61) entre les échangeurs de Montaudran et de Lasbordes, d'une desserte de la zone d'activité de la Grande Plaine, ainsi que d'une liaison piétons et cycles entre l'avenue Marcel Dassault et le chemin de Ribaute.

La Jonction Est a toujours pour objectif :

- d'accompagner le développement de l'Est toulousain, en particulier en améliorant la desserte des zones d'aménagement existantes et futures, ainsi que les projets nouveaux,
- de capter le trafic périurbain pour améliorer les conditions d'accès à l'agglomération et à la rocade Est,
- d'améliorer et de sécuriser les conditions d'accès au périphérique Est : par la création d'un nouvel échangeur qui assurera une meilleure répartition des points d'accès au périphérique, par l'aménagement de voies auxiliaires d'entrecroisement qui contribueront à la suppression des « remontées de files », par la création d'un nouveau maillage viaire,
- de 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,
- de développer et mailler les liaisons douces, piétons et cycles.

Le projet Jonction Est a fait l'objet d'une précédente concertation au titre du code de l'urbanisme en 2016, dont le bilan a été approuvé par délibération DEL-16-0641 d'octobre 2020.

L'avant-projet a par la suite été approuvé par délibération DEL-18-0694 de décembre 2018.

Ce projet Jonction Est a été intégré au projet national de relance autoroutier et à ce titre fait l'objet d'un cofinancement État/Collectivité dont les modalités ont fait l'objet d'une convention de financement en mars 2021 entre Toulouse Métropole et les Autoroutes du Sud de la France (DEL-21-0180).

Le projet de la Jonction va par ailleurs nécessiter la mise en compatibilité des documents d'urbanismes actuellement en vigueur. Or cette procédure nécessite aujourd'hui (depuis la loi ASAP du 09 décembre 2020) une concertation préalable.

Aussi, au regard du temps écoulé depuis la précédente concertation, et de la soumission à concertation obligatoire de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, il est proposé de poursuivre la concertation sur ce projet Jonction Est, conformément aux prescriptions des articles L 103-2 et R 103-1 du Code de l'Urbanisme. Toulouse Métropole en tant

que Maître d'Ouvrage de l'opération, est responsable de la concertation dont elle fixe les modalités.

La concertation portera sur l'avant-projet du projet d'infrastructure éventuellement précisé par les compléments d'études qui ont été menées depuis la précédente concertation, ainsi que sur les modifications envisagées aux PLU des communes impactés par ce projet.

La concertation pourra s'ouvrir à compter de la deuxième quinzaine de juin. Sa durée prévisionnelle est de trois mois minimum.

Les dates précises et modalités de concertation seront précisées par annonce dans un journal local au moins 15 jours avant le démarrage effectif de la concertation.

Les objectifs fixés pour cette concertation sont les suivants :

- présenter et informer le public sur la base de l'avant-projet,
- recueillir l'avis du public sur les aménagement envisagés,
- présenter et informer le public sur les modifications envisagées dans les documents d'urbanisme des communes impactées par ce projet.

La concertation se déroulera selon les modalités minimales suivantes mises en œuvre par la Métropole :

- parution d'un avis dans la presse locale et sur le site internet de Toulouse Métropole ;
- mise à disposition au public d'un dossier de concertation, au siège de Toulouse Métropole, en mairies de Balma, Quint-Fonsegrives, Saint-Orens de Gameville, en mairie annexes des quartiers de Toulouse impactées par l'opération. Ce dossier sera accompagné d'un registre permettant aux personnes intéressées de consigner leurs observations ;
- mise en ligne du même dossier sur le site Internet de Toulouse Métropole ;
- organisation de permanences et/ou organisation d'une réunion publique pour présenter le projet aux habitants intéressés ;
- l'élaboration d'un communiqué de presse ;
- tout autre moyen que le Président de Toulouse Métropole jugera utile au bon déroulement de la concertation.

Le dossier consultable comprendra la présente délibération ainsi qu'une notice explicative. Si ce dossier devait être complété en cours de concertation, le public en sera informé par voie de presse locale et sur le site internet de Toulouse Métropole dans les 7 jours qui suivent cette modification. De même, le cas échéant, le public sera informé par voie de presse et sur le site internet de Toulouse Métropole de la mise en œuvre éventuelle de modalités complémentaires de participation.

Le bilan de cette concertation sera arrêté par le Conseil de la Métropole à l'issue de cette procédure, conformément aux exigences de l'article L.103-6 du Code de l'Urbanisme.

Décision

Le Bureau,

Vu la délibération du Conseil de la Métropole portant délégation d'attributions du Conseil au Bureau et au Président,

Vu l'avis favorable de la Commission consultative du Bureau du 24 mai 2022,

Entendu l'exposé de Monsieur le Président, après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1

D'ouvrir la concertation et d'approuver la mise à disposition du public d'un dispositif d'information et de participation sur le projet Jonction Est.

Article 2

De retenir les modalités de concertation minimales suivantes :

- parution d'un avis dans la presse locale et sur le site internet de Toulouse Métropole ;
- mise à disposition au public d'un dossier de concertation, au siège de Toulouse Métropole, en mairies de Balma, Quint-Fonsegrives, Saint-Orens de Gameville, en mairie annexes des quartiers de Toulouse impactées par l'opération. Ce dossier sera accompagné d'un registre permettant aux personnes intéressées de consigner leurs observations ;
- mise en ligne du même dossier sur le site Internet de Toulouse Métropole ;
- organisation de permanences et/ou organisation d'une réunion publique pour présenter le projet aux habitants intéressés ;
- l'élaboration d'un communiqué de presse ;
- tout autre moyen que le Président de Toulouse Métropole jugera utile au bon déroulement de la concertation.

Article 3

D'autoriser Monsieur le Président à signer tous les actes en relation avec la concertation.

Article 4

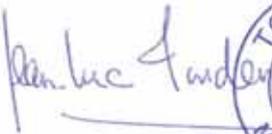
Il sera rendu compte de la présente délibération au Conseil de la Métropole.

Résultat du vote :

Pour	65
Contre	3 (Mme ROBY, MM. MAURICE, PERE.)
Abstentions	0
Non participation au vote	0

Publiée par affichage le 09 JUIN 2022
Reçue à la Préfecture le 08 JUIN 2022

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,
Au registre sont les signatures,
Pour extrait conforme,
Le Président,




The stamp is circular with 'TOULOUSE' at the top and 'METROPOLE' at the bottom. Inside the circle, it reads: '6, rue René I - B.P. 25827 - 31509 TOULOUSE - 31 Tél. 05 81 91 11 11 Fax 05 81 91 11 11'.

Jean-Luc MOUDENC



**PRÉFET
DE LA HAUTE-
GARONNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Arrêté préfectoral n°2022-035

fixant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation avec le public sur le projet de création de l'échangeur de la Jonction Est et ses voies d'entrecroisement sur l'Autoroute A61 entre les échangeurs n°17 (Lasbordes) et n°18 (Montaudran)

Le préfet de la région Occitanie,
préfet de la Haute-Garonne,
Chevalier de la Légion d'honneur,
Officier de l'ordre national du Mérite,

Vu le code de l'urbanisme, notamment les articles L.103-2 et R.103-1 ;

Vu le code de l'environnement, notamment l'article L.110-1 ;

Vu le décret 2004-374 du 29 avril 2004, relatif aux pouvoirs des préfets et à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

Vu la convention de financement signée le 05 mai 2021 entre la communauté d'agglomération de Toulouse Métropole, et les Autoroutes du Sud de la France (VINCI Autoroutes) d'autre part ;

Vu l'arrêté préfectoral du 10 novembre 2018 donnant délégation de signature à M. Yves SCHENFEIGEL, directeur départemental des territoires de la Haute-Garonne;

Vu le dossier de concertation se rapportant au projet d'échangeur autoroutier de la Jonction Est et à ses aménagements connexes ;

Vu la demande d'arrêté de la part d'ASF VINCI Direction de la Maîtrise d'Ouvrage en date du 7 juin 2022 ;

Considérant la nécessité de présenter, dans son ensemble, le projet d'échangeur et ses voies d'entrecroisement, en liaison avec le projet de création d'une nouvelle voie de raccordement au réseau existant portée par Toulouse Métropole

Considérant qu'il appartient au préfet de fixer les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation portant sur le projet d'échangeur de la Jonction Est ;

Considérant qu'il appartient au Président de Toulouse Métropole de fixer les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation portant sur le projet global de création de la liaison routière « Jonction Est » entre le périphérique Est Toulousain au niveau de la zone d'activité (ZA) de la grande Plaine et la route métropolitaine M 16 à Quint-Fonsegrives.

Considérant que les modalités de concertation doivent permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler des observations et des propositions ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne,

Arrête :

Art.1^{er} : L'opération de création de l'échangeur de la Jonction Est et ses voies d'entrecroisement fait partie du projet global de la Jonction Est qui consiste en la création d'un maillage routier entre l'A61 et la M16 chemin de Ribaute (ex RD16) sur la commune de Quint-Fonsegrives. Il comprend la réalisation d'un diffuseur sur le périphérique Est (A61) entre les échangeurs de Lasbordes (n°17) et Montaudran (n°18), d'une desserte de la zone d'activité de la Grande Plaine, ainsi que d'une liaison piétons et cycles entre l'avenue Marcel Dassault et le chemin de Ribaute.

La Jonction Est a pour objectif :

- d'accompagner le développement de l'Est toulousain, en particulier en améliorant la desserte des zones d'aménagement existantes et futures, ainsi que les projets nouveaux,
- de capter le trafic périurbain pour améliorer les conditions d'accès à l'agglomération et à la rocade Est,
- d'améliorer et de sécuriser les conditions d'accès au périphérique Est : par la création d'un nouvel échangeur qui assurera une meilleure répartition des points d'accès au périphérique, par l'aménagement de voies auxiliaires d'entrecroisement qui contribueront à la suppression des « remontées de files », par la création d'un nouveau maillage viaire,
- de faciliter les transports en commun aux heures de pointe, en renforçant le maillage du réseau et en « délestant » les routes de Revel et de Castres du trafic automobile au profit de la circulation des bus Linéo,
- de développer et mailler les liaisons douces, piétons et cycles.

Ce projet requiert la mise en compatibilité de certains PLU des communes impactées par le projet dont Toulouse et Balma.

L'infrastructure qui consiste en la création de l'échangeur et ses voies d'entrecroisement est placée sous maîtrise d'ouvrage des Autoroutes du Sud de la France (VINCI Autoroutes).

La création du maillage routier entre l'A61, la M16 chemin de Ribaute (ex RD16) sur la commune de Quint-Fonsegrives et la desserte de la zone d'activité de la Grande Plaine, ainsi que la création d'une liaison piétons et cycles entre l'avenue Marcel Dassault et le chemin de Ribaute sont placées sous maîtrise d'ouvrage de Toulouse Métropole.

Art. 2. : Le projet de création de l'échangeur de la Jonction Est sur l'autoroute A61 associé au projet global de création de la Jonction Est est soumis à concertation obligatoire en application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme. Cette concertation a pour objectif de faire participer le public à l'élaboration du projet en permettant :

- Présenter et informer le public sur la base de l'avant-projet,
- Recueillir l'avis du public sur les aménagements envisagés,
- Présenter et informer le public sur les modifications envisagées dans les documents d'urbanisme des communes impactées par ce projet, à savoir Toulouse, Balma et Quint-Fonsegrives

Art. 3. : La concertation publique relative au projet de création de l'échangeur de Jonction Est sur l'autoroute A61 se déroule sur la période du lundi 27 juin au vendredi 30 septembre 2022 inclus.

Art. 4. : Durant cette période, le dossier de concertation est consultable :

- aux heures d'ouverture au public dans les locaux :
 - de Toulouse Métropole, Bâtiment Marengo Boulevard, 6 rue René Leduc 31500 Toulouse
 - de la Mairie de Balma, 8 allée de l'Appel du 18 juin 1940 31130 Balma
 - de la Mairie de Quint-Fonsegrives, 2 rue d'Occitanie 31130 Quint-Fonsegrives
 - de l'Hôtel de Ville de Saint-Orens-de-Gameville, 46 avenue de Gameville 31650 Saint-Orens-de-Gameville
 - de la Mairie de quartier de Toulouse « l'Ormeau », 345 avenue Jean Rieux 31500 Toulouse.
- sur le site internet du projet : <https://www.toulouse-metropole.fr/projets/jonction-est>

Art. 5. : Des rencontres avec le public sont organisées, en présence des représentants des Autoroutes du Sud de la France (VINCI Autoroutes) et/ou de Toulouse Métropole, par l'intermédiaire de permanences d'accueil du public :

- le Mardi 28 juin de 14h à 17h, à la mairie de Quint-Fonsegrives – Salle de la table ronde,
- le Mercredi 29 juin de 9h à 12h, Toulouse Quartier 4.3 > Villa des Rosiers au 125 avenue Jean Rieux,
- le Lundi 04 Juillet de 9h à 12h, au pôle environnement et cadre de la vie de la commune de Balma, 24 avenue des Arènes à Balma
- le Mercredi 03 août de 9h à 12h au siège de Toulouse Métropole, Bâtiment Marengo Boulevard, 6 rue René Leduc 31500 Toulouse
- le Vendredi 26 août de 9h à 12h, Toulouse Quartier 5.1, à la mairie de quartier de l'Ormeau, 345 avenue Jean Rieux.
- le Mardi 30 août de 14h à 17h, A l'Hôtel de Ville de Saint-Orens-de-Gameville – Salle du Conseil Municipal.
- le jeudi 08 septembre de 14h à 17h au siège de Toulouse Métropole, Bâtiment Marengo Boulevard, 6 rue René Leduc 31500 Toulouse
- le lundi 26 septembre de 14h à 17h au siège de Toulouse Métropole, Bâtiment Marengo Boulevard, 6 rue René Leduc 31500 Toulouse

Une réunion publique est organisée pour permettre aux personnes intéressées d'échanger avec les maîtres d'ouvrage du projet :

- le lundi 04 juillet de 18h30 à 21h à Saint-Orens-de-Gameville, à la Maison des Activités Multidisciplinaires, chemin des tuileries.

Les permanences sont organisées dans le strict respect des règles sanitaires en vigueur aux dates de la concertation. Le dispositif de concertation peut évoluer en fonction de la situation sanitaire ou de contraintes logistiques. Le public est invité à se renseigner sur le site internet du projet.

Art. 6. : Le public peut s'exprimer de différentes manières pendant toute la durée de la concertation

- Sur les registres mis à disposition dans chaque mairie listée ci-avant, à l'article 4
- lors des rencontres avec le public définies à l'article 5 du présent arrêté, en présence des représentants des des maîtres d'ouvrage.
- Par courrier adressé à Toulouse Métropole, Direction Infrastructures Travaux Energies, bâtiment Marengo Ovale, 1 place de la Légion d'Honneur, 31500 Toulouse
- par mail sur la boîte mail dédiée au projet jonction-est@toulouse-metropole.fr
- sur le site internet www.jeparticipe.toulouse.fr

Art. 7. : Les modalités de concertation précisées aux articles 3 à 6 sont communiquées au public par les maîtres d'ouvrage par voie de presse et par affichage dans les lieux mentionnés à l'article 4. Le présent arrêté est publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Haute

Art. 8. : À l'issue de la concertation, un bilan est arrêté par le préfet de Haute Garonne. Il présente le déroulement de la concertation, restitue les échanges ayant lieu avec le public, en dresse la synthèse et présente les suites données par le maître d'ouvrage aux observations du public et leur intégration dans les études détaillées préalables à l'enquête publique, le cas échéant. Ce bilan est rendu public sur le site internet du projet : <https://www.toulouse-metropole.fr/projets/jonction-est>

Art. 9. : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Toulouse dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Art. 10. : Le secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne, le directeur départemental des territoires de la Haute-Garonne, le directeur général des Autoroutes du Sud de la France (VINCI Autoroutes), le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie, le président de Toulouse Métropole sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Haute-Garonne.

Fait à Toulouse, le 10 JUIN 2022

Pour le préfet et par délégation :
le secrétaire général,


Serge JACOB

Annexe 2. Compte rendu de la réunion publique du 4 juillet 2022

27 JUIN >
30 SEPT
2022

CONCERTATION PUBLIQUE JONCTION EST

UN MAILLON FORT DES DÉPLACEMENTS
DANS L'EST DE LA MÉTROPOLE



COMPTE-RENDU de la réunion publique du 4 juillet 2022

Une nouvelle phase de concertation publique sur le projet Jonction Est est ouverte du 27 juin au 30 septembre 2022.

Conformément aux modalités fixées pour cette concertation, une réunion publique a été programmée afin de présenter le projet au public et de recueillir son avis.

La réunion publique s'est déroulée le 4 juillet 2022 à la Maison des Activités Multidisciplinaires de St-Orens-de-Gameville, entre 18h30 et 21h15.

Cette réunion publique a accueilli les intervenants suivants:

- **Grégoire CARNEIRO**, Vice-Président Toulouse Métropole en charge de la voirie
- **Thierry FOURCASSIER**, Président de la Commission Voirie
- **Maxime BOYER**, Vice-Président Toulouse Métropole en charge des déplacements et des nouvelles mobilités
- **Serge JOP**, Maire de St-Orens-de-Gameville
- **Jean-Pierre GASC**, Maire de Quint-Fonsegrives
- **Emilion ESNAULT**, Maire du quartier 5.1 à Toulouse
- **Vincent TERRAIL-NOVES**, Maire de Balma
- Services Techniques de Toulouse Métropole :
 - **Etienne BOUVIER**, Directeur Général des Services Techniques
 - **Julien HENIQUE**, Directeur Mobilités Gestion Réseaux
 - **Julia PRINTEMPS**, Responsable Domaine Projets Structurants
 - **Priscilla BIZART**, Domaine Projets Structurants ITE
- **Katia NEDIC**, VINCI AUTOROUTES

Le public a été essentiellement composé d'habitants du secteur et de représentants d'associations, soit environ 50 personnes.

Le présent document rend compte :

- de l'expression de tous les élus présents sur le projet Jonction Est
- des avis, remarques et questions formulées par le public lors de la réunion.

Le support de présentation projeté en séance par les services techniques de Toulouse Métropole est disponible sur le site internet toulouse-metropole.fr/projets/jonction-est.

Rappel du projet :

La Jonction Est est un projet de liaison routière, piétonne et cyclable entre la zone d'activités de la Grande Plaine à Toulouse et la route métropolitaine M16 chemin de Ribaute sur Quint-Fonsegrives. Un nouvel échangeur sera créé sur le périphérique entre les échangeurs actuels de Lasbordes (n°17) et de Montaudran (n°18).

Ce projet est porté conjointement avec Vinci Autoroutes qui aura en charge la réalisation du nouvel échangeur ainsi que la création des voies d'entrecroisement entre les échangeurs actuels 17 et 18.

L'Est toulousain est en plein développement et attire aujourd'hui de nouvelles activités et de nouveaux habitants. Le projet de la Jonction Est a pour vocation d'améliorer les conditions de déplacements du secteur Est en accompagnement de ce développement.

En introduction, les élus ont présenté tour à tour les enjeux de ce projet à l'échelle de la Métropole, en développant plus particulièrement les intérêts de cette future infrastructure sur leurs secteurs / communes.

EXPRESSION DES ELUS

Grégoire CARNEIRO, *Vice-Président de Toulouse Métropole en charge de la voirie*

La Jonction Est est **un projet de territoire** qui est réellement porté par les élus et notamment par les maires de ce territoire, afin de pouvoir en faire bénéficier le plus grand nombre d'habitants.

Les objectifs de ce projet doivent globalement permettre :

- d'augmenter les maillages pour les piétons et les cycles ;
- d'améliorer la desserte des bus au niveau des 2 échangeurs existants pour renforcer les moyens de transports en commun ;
- de mieux répartir la circulation des véhicules sur l'Est toulousain ;
- de prendre en compte l'urbanisation en cours et à venir sur le secteur Sud Est toulousain.

Ce projet n'est pas encore finalisé : celui-ci peut en effet encore évoluer. **Cette étape de concertation et d'échanges devrait ainsi permettre de recueillir les avis / observations émis par la population sur ce projet.**

Thierry FOURCASSIER, *Président de la Commission Voirie*

Depuis quinze ans, il est constaté un engorgement de plus en plus important de la rocade. Les échangeurs 17 et 18 sont, selon les heures de pointe le matin ou le soir, congestionnés. D'un côté, nous avons un développement de l'Est toulousain : ZAC Malepère notamment, mais aussi sur les communes voisines de Quint-Fonsegrives, Balma, et Saint-Orens. De l'autre côté, nous avons également la Cité de l'espace et la ZAC de la Plaine.

Il n'est pas possible de laisser ce secteur se congestionner comme ça. Il faut trouver des solutions.

Aujourd'hui, pour répondre à cette problématique du nombre grandissant de déplacements dans ce secteur, il est nécessaire de poursuivre ce projet de Jonction Est.

Ce projet d'intérêt métropolitain a été relancé suite aux élections municipales de 2020, et il est **porté par les élus locaux**, convaincus de la nécessité de cet équipement en complément du projet mobilité, au regard des enjeux de déplacements du territoire.

Cette nouvelle concertation va durer trois mois, à l'issue de laquelle un bilan sera dressé. Une Déclaration d'Utilité Publique est prévue fin 2023 et si tout va bien, les travaux pourraient débuter en 2024.

Maxime BOYER, *Vice-Président Toulouse Métropole en charge des déplacements et des nouvelles mobilités*

Ce projet est certes un projet routier, mais celui-ci **intègre également un aménagement piétons et cycles tout le long de cette nouvelle infrastructure**, ce qui va mailler le réseau modes actifs sur le territoire : nouveau franchissement du périphérique, connexion au projet de voie verte le long de l'Hers et de l'aérodrome et à l'aménagement piétons-cycles existant le long de la M16 Ch. Ribaute.

Ce projet va libérer de la congestion automobile sur les routes de Castres et de Revel, pour **favoriser notamment l'intégration sur ces axes du REV** (Réseau Express Vélo) - REV 10 et 11 Est.

Participer au développement d'un réseau express vélo à l'échelle de la métropole consiste à mettre en place sur les axes retenus des pistes cyclables capacitaires, sécurisées et continues. Leur intégration dans un tissu urbain déjà existant et souvent contraint par de multiples usages peut nécessiter des concessions. Mais ces aménagements cyclables sont importants pour décongestionner notre ville et « décarboner » nos mobilités.

Les étapes en cours de concertation avec ses permanences, ainsi que l'enquête publique qui suivra l'an prochain, vont permettre d'affiner le projet.

Serge JOP, Maire de St-Orens-de-Gameville

Avec plus de 15 000 habitants nouveaux dans l'aire urbaine de Toulouse, nos infrastructures nécessitent d'être adaptées.

La ZAC de Malepère représente à peu près 13 000 habitants, c'est-à-dire l'équivalent de Saint-Orens, va arriver progressivement, mais va réellement s'implanter sur ce territoire.

L'objectif du projet d'infrastructure envisagé, c'est de répondre par anticipation à l'augmentation des déplacements, c'est-à-dire, **+30 % des déplacements en voiture à l'horizon 2030 et +35% à l'horizon 2040** du simple fait de l'urbanisation, bien sûr, mais également de la croissance démographique.

Ce projet permettra :

- d'améliorer la desserte de tous les équipements et activités déjà présents ou à venir sur le secteur : le Campus TBS, la Maison des Activités Multidisciplinaires, le Crématorium, la future déchetterie, la zone commerciale de Saint-Orens et plusieurs zones d'activités en devenir ;
- de rééquilibrer tous les déplacements sur l'Est toulousain et d'inciter le développement des modes alternatifs à la voiture de par les caractéristiques du projet, qui fait la part belle aux transports en commun, aux pistes cyclables et aux piétons.

Emilion ESNAULT, Maire du quartier 5.1 à Toulouse

L'idée est de savoir quelle est la réponse à apporter non seulement pour maintenant, mais également pour le futur en terme de mobilité.

La ZAC Malepère est en train d'être urbanisée. C'est un projet qui est en cours depuis une dizaine d'années, et qui va s'étaler jusqu'à 2038, et qui verra la création de 6 700 logements.

10 000 étaient prévus, réduits dans le mandat précédent à 6 700 logements, mais d'ici 2026, ce sont déjà 3 000 logements qui seront réalisés, et d'ici 2030 il faudra en compter 1 500 de plus.

Généralement, on compte en moyenne deux personnes par logement, peut-être un peu plus à Malepère parce que 60 % des logements seront grands (T3, T4, T5) de manière à pouvoir attirer et conserver les familles. Ce qui veut dire que 6 700 logements à terme, cela fait 13 500, voire jusqu'à 15 000 habitants. Ces habitants vont se déplacer, et générer plusieurs déplacements par jour.

Toute la politique de la Métropole est faite pour que le **report modal de l'existant et des nouveaux habitants se fasse le moins possible par des trajets en voiture** :

- Au sud de Malepère, à quelques minutes à pied seulement, il y aura **la 3ème ligne de métro** qui arrivera sur Airbus Defence and Space, la station au B612. La transparence piéton-cycle sera travaillée avec un ouvrage, de manière à ce qu'on puisse y aller plus facilement ;

- **En plus du Linéo 7, il y aura un autre Linéo qui prendra la route de Revel**, qui tournera sur la LMSE, en bordure donc de Malepère et qui rabattra un maximum de personnes qui le souhaitent par le bus en site propre jusqu'à la station de métro 3ème ligne ;
- **La requalification de la route de Labège** est engagée, avec un élargissement et la création de pistes cyclables ;
- **La requalification de la route de Revel** est également prévue, avec là encore un élargissement. L'objectif est de pouvoir donner plus de place aux piétons en créant de vrais trottoirs de part et d'autre, aux vélos en mettant le REV, aux bus avec un double sens bus en site propre et conserver un double sens voiture ;
- L'échangeur de Montaudran est aujourd'hui déjà saturé. Il est en lien avec Toulouse Aerospace qui se développe, et Malepère qui se développe également. Pour donner une continuité et une priorité aux déplacements bus et vélos, à cet endroit-là, **il faudra diminuer un peu la place de la voiture**. Plus ou moins selon les solutions évoquées, mais cela va créer encore plus de congestion qu'il y en a aujourd'hui. Même si le report modal est travaillé de manière à ce qu'il y ait un minimum de déplacements en voiture qui se rajoute, il s'en rajoutera un peu et ce sont les études avec les impacts que l'on vous présentera.

Ainsi, le projet Jonction Est :

- **Apportera des solutions** pour tous les gens qui viennent de l'Est, de Malepère, de Saint-Orens ou de plus loin, et tous ceux qui vont au nord. Ils n'auront pas besoin forcément de se jeter dans l'échangeur 18 déjà saturé. Ils pourront contourner, prendre cet échangeur Jonction Est plus au nord et emprunter la rocade sans aller saturer l'échangeur de Montaudran ;
- **Viendra dé-saturer la zone d'activités de la Plaine** qui aujourd'hui est enclavée et se jette dans les bouchons de l'échangeur route de Revel ;
- Permettra pour le quartier **d'ajouter des déplacements piétons-vélos** évidemment, mais d'amener le Linéo de part et d'autre du quartier, alors qu'aujourd'hui c'est plus compliqué parce que la rocade crée une vraie frontière naturelle. Quand on réduit le débit de voitures sur l'échangeur route de Revel pour laisser la place aux piétons, aux vélos, aux bus, il y a du report, et ce report, il faut l'organiser. L'idée de la stratégie, c'est d'étaler un petit peu le trafic sans en créer plus, sans en aspirer plus.

Jean-Pierre GASC, Maire de Quint-Fonsegrives

La Commune de Quint-Fonsegrives travaille sur le **développement des modes doux** et l'incitation à privilégier l'utilisation, des deux roues, et ce, dès l'école. Les élus, suivis par la Métropole, militent également pour l'amélioration et l'extension du réseau des voies vertes existantes. La prolongation des voies cyclables aussi est inscrite au plan pluriannuel d'investissement 2021-2026, dont les études sont inscrites ou en file d'attente au-delà de la Commune vers Flourens, Drémil-Lafage, Aigrefeuille.

La Commune a également lancé l'idée d'un véritable « plan Marshall » de création d'aires de covoiturage en limite de l'aire urbaine de Toulouse, en partenariat avec les autres collectivités et EPCI, c'est-à-dire les associations de communes, sur le Lauragais, notamment Terres Lauragais et le Tarn Sud. Faire du covoiturage c'est aussi réduire le nombre de véhicules. Ce projet permettrait à des véhicules de mieux circuler et moins il y en a évidemment et plus cela facilite la circulation.

Une demande de maillage en profondeur des transports en commun permettant de rabattre efficacement vers les Linéo et le métro en privilégiant l'utilisation des TCSP (Transports en Commun en Site propre) pour les derniers kilomètres a été faite. La Commune souhaite et a demandé à Tisseo une connexion entre le Linéo 1 qui s'arrête à Entiore juste à côté et le Linéo 7 qui passe à Montaudran. D'après une enquête, 26 % des habitants de Quint-Fonsegrives travaillent dans le secteur sud-est, Labège, Ranguel, Montaudran. Pour les autres communes du secteur, cela doit être la même chose. Donc, pour éviter que ces gens prennent la voiture et mettent une heure pour rejoindre leur travail, effectivement, il faut améliorer cette connexion en transports en commun.

L'aménagement des voiries de quartiers est aussi la préoccupation de la Commune, pour éviter ces flux de contournement à travers les quartiers par des automobilistes qui utilisent des applications et qui essaient effectivement d'optimiser leur parcours.

La Jonction Est aura un effet :

- **Au niveau local** : c'est l'occasion et surtout la nécessité d'améliorer la desserte de la clinique de la Croix du Sud. C'est plus de 1000 salariés et médecins, 80 000 patients à l'année dont 26 000 en urgence et dont certains en transports sanitaires urgents. Il est évident que la capacité à circuler rapidement pour ces ambulances, c'est vital.

C'est aussi environ 50 cabinets de consultation recevant environ 1 000 visiteurs par jour et c'est l'opportunité, de débloquer l'échangeur 18 qui est complètement en train de « s'emboliser » et qui donc provoque des remontées de files sur la M16, le fameux chemin de Ribaute et qui renvoie le trafic vers le Nord, la M826 et l'échangeur 17.

C'est aussi, favoriser la circulation des Linéo sur le franchissement de la rocade, limiter la dégradation des temps de parcours.

- **Au niveau global**, c'est raisonner au-delà du territoire métropolitain avec l'afflux de plus en plus marqué des populations de l'Est et du Sud-Est, du Lauragais et du Tarn qui vont travailler vers l'aire urbaine de Toulouse avec un transit via les communes de Quint-Fonsegrives, de Balma et de Saint-Orens.

Toulouse est « condamnée » à prendre en compte l'urbanisation extra-métropolitaine dans les moyens de mobilité ; ne pas réfléchir en incluant simplement la ville centre et la première couronne comme nos trois communes, mais beaucoup plus largement.

Le projet Jonction Est ne génère pas de nouveaux trafics, il prend en compte par contre l'évolution de ce trafic qui est inévitable, car pour ces territoires en développement de l'Est, il n'existe pas d'alternative à la voiture : pas de trains, pas de transports en commun significativement maillés, pas d'autoroute et pas de voies pénétrantes.

Vincent TERRAIL-NOVES, *Maire de Balma*

Permettre la mobilité à tous les habitants actuels et à tous ceux qu'on va accueillir est en accord avec la loi climat et résilience qui nous demande de faire plus de densité pour moins artificialiser. On pourrait même avoir à accueillir encore plus d'habitants sur ces ZAC de Malepère, Gramont,... que ce qui est prévu aujourd'hui, car ces ZAC sont déjà des zones fléchées prioritairement par la métropole pour du développement.

Plus qu'hier encore on a donc besoin d'axes routiers pour désengorger une situation qui est aujourd'hui déjà sclérosée aux points d'accès sur le périphérique et, en plus, pour anticiper le futur développement des territoires.

Ces nouveaux axes vont permettre la multimodalité, le développement du bus, du vélo,... mais aussi la circulation routière parce que quand on accueille un grand nombre d'habitants, **il faut répondre aux pratiques de mobilité du plus grand nombre.**

Monsieur TERRAIL-NOVES invite à venir voir la congestion qu'il y a aujourd'hui sur les entrées/sorties de rocades sur ce secteur aux heures où les gens vont travailler, à observer les remontées de files sur le périphérique et l'impact sur la circulation au niveau des communes.

In fine, aménager une nouvelle jonction qui **permettra de mieux répartir les flux**, et de développer des liaisons pour les piétons et les vélos est un **véritable atout pour le territoire** Est toulousain et c'est pour cela que ce projet est soutenu.

EXPRESSION DU PUBLIC

*Ci-dessous sont listées les interventions / remarques / questions **telles qu'elles ont été formulées par le public** au cours de la réunion publique du 04 juillet 2022, afin que ces dernières puissent être prise en compte dans le bilan de la concertation.*

Pour plus de lisibilité, ces dernières ont été regroupées par grands thèmes.

*Le **positionnement de Toulouse Métropole et Vinci Autoroutes sur ces thématiques fera l'objet du futur bilan de la concertation** qui sera délibéré par le conseil métropolitain d'ici fin 2022.*

Ce bilan de la concertation sera, après délibération, accessible au public à l'adresse suivante : toulouse-metropole.fr/projets/jonction-est

Financement

- Il y aurait 33,5 M€ pour l'échangeur et les voies d'accès qui sont financées à 50/50 par Vinci Autoroutes et par la Métropole et il y aurait 27 M€ pour les voies de liaison qui seront financées par la Métropole. Or, il est précisé sur le site web de la concertation dans le chapitre financement « *L'échangeur et les voies d'entrecroisement de la jonction Est sont inscrits au plan d'investissement autoroutier. Ce plan adopté en novembre 2018 vise à contribuer au développement économique des territoires, à favoriser leur desserte, à améliorer la qualité des infrastructures et à faciliter la transition énergétique et écologique des autoroutes concédées. Il confirme la nécessité du projet et permet de bénéficier de cofinancements* ». Ce paragraphe laisse à entendre que le projet est financé totalement par Vinci Autoroutes, ce qui est pour le moins erroné et qui induit les citoyens en erreur. Une reprise de ce texte est attendue pour une mise en cohérence avec la « réalité » du montage financier, comme repris dans le dossier de concertation et la présentation faite en réunion.
- Il est demandé des précisions quant à la date de réalisation du chiffrage de l'opération, car les prix augmentent très fortement depuis plusieurs mois et le secteur du BTP doit également être impacté par l'inflation.
- Quel est l'intérêt de présenter en 2022 des chiffres qui datent de 2016 ?
- Les enjeux financiers vont être très importants et Vinci Autoroutes est impliqué. Il est demandé si cette Jonction Est sera soumise à un péage.
- Il est demandé des précisions sur le financement à horizon 2028 qui est apparemment annoncé de 78 ou 79M€.

Opportunité / Alternatives

- Il n'est plus d'actualité ce projet (il est ancien, il n'est pas vieux, il est dépassé), il ne correspond plus à ce que veulent les citoyens, ce que veulent les gens. Il faut raisonner autrement, il faut penser autrement.
- Imaginer qu'on vienne mettre en travers une nouvelle route, il y en a une 1 km avant, une 1 km après, cela paraît juste inconcevable aujourd'hui dans une ville comme Toulouse qui doit être une ville moderne.
- Les personnes concernées par ce projet peuvent être des chauffeurs, des gens qui travaillent en voiture, qui doivent partir tous les matins pour se rendre à leur travail et prendre les axes qui sont effectivement bouchés tous les matins. Ces personnes-là sont pour que cette Jonction Est se fasse le plus rapidement possible car elle est nécessaire.
- Pour les personnes qui ne peuvent pas télétravailler, qui ont des enfants qui sont jeunes,... qui ont obligation de prendre la voiture parfois tout en essayant de prendre des moyens alternatifs : cela demande beaucoup de temps pour se rendre en ville. Il faut donc que cette Jonction Est soit faite rapidement pour arrêter de perdre du temps dans les embouteillages.
- C'est un projet d'un autre âge, comme Notre-Dame-des Landes est un projet d'un autre âge qu'on a abandonné parce qu'on s'aperçoit que ce n'est pas la peine d'aller au bout du monde en avion pour un oui ou pour un non. Le sujet de la mobilité dans le quartier est un vrai problème que l'on essaye de résoudre avec une idée de départ qui est à la jonction Est, en essayant de voir s'il y a des avantages qu'on peut lier à cette jonction Est en mobilité douce, améliorer les transports en commun, très bien. Mais est-ce qu'on n'a pas un projet alternatif? C'est-à-dire, est-ce qu'on ne peut pas faire quelque chose de plus intelligent avec 60 ou 100 millions d'€? Monsieur ESNAULT nous explique que le problème, ce sont les échangeurs de Montaudran et de Lasbordes et non pas la route de Revel : est-ce qu'on ne peut pas requalifier avec des travaux routiers ces échangeurs existants pour améliorer la fluidité ? Est-ce qu'il n'y a pas d'autres choses ? On n'a pas de contre-projet et c'est dommage.
- On est saturés, et Jean-Pierre GASC en a parlé, avec tous les gens qui viennent du Lauragais : un gros plan Marshall de zones de covoiturage ou de zones de parking à l'extérieur ferait énormément de bien parce que ça réduirait énormément le nombre de voitures. Il y a une dizaine d'années cela avait un sens mais aujourd'hui on pense différemment. Les gens peuvent changer leurs habitudes, comme aller au travail en vélo par exemple.
- Avec 100 millions d'€, on peut faire peut-être un peu mieux. L'accès à la clinique est un vrai problème : maintenant que le parking est payant, les gens se garent derrière sur la M16. Il pourrait exister un projet qui relie la rue Cabanis à la rue qui est le long de l'aérodrome Lasbordes par exemple et d'améliorer l'accès sur la voie 17. Ça pourrait être une alternative moins chère. Mais garder en effet les modes doux, c'est-à-dire garder quelque chose au-dessus de la rocade. On pourrait avoir une solution alternative : avoir des modes doux bus, vélo, piétons qui passent la rocade et adapter l'existant, notamment la voie 17 pour éviter de faire une 2 x 2 voies comme le présentent les services techniques.

- Les gens changent leurs habitudes, parce que maintenant certains jours ils prennent la voiture, mais d'autres jours ils marchent à pied et prennent le bus.
- Il faut savoir qu'en 2007, Vinci avait donné un avis défavorable sur la Jonction Est.
- Il aurait été peut-être pertinent d'envisager un retour d'expérience par rapport à des jonctions similaires dans d'autres secteurs d'activités qui puissent rassurer par rapport à la réalité de ce qui est proposé.

Trafic / Mobilité

- Etonnement d'apprendre que ce nouvel aménagement routier n'amènera pas une augmentation de trafic : demande de précisions sur les chiffres présentées.
- Les modèles de simulation ne prennent pas en compte le phénomène de trafic induit : quand il y aura la Jonction Est, quelqu'un qui habite près de la Cité de l'espace peut prendre sa voiture pour venir faire du judo à Saint-Orens ; ou bien qu'un habitant de Revel va venir travailler à la Cité de l'espace alors qu'il ne l'aurait pas fait sinon. Ce sont vraiment les nouveaux usages qu'on va créer du fait que la route existe. Quand on fait une nouvelle route, on ne gagne jamais de temps, on en profite toujours pour aller plus loin : c'est +10 % à court terme, +20 % à long terme sur le nombre de voitures qui circulent dans la zone.
- On note un manque de fluidité de la circulation sur Saint-Orens: entre l'habitat et le nombre de véhicules qui ont beaucoup augmentés, plus Malepère, plus la ZAC Tucard qui va amener 1 300 logements de plus : tout cela va congestionner un petit peu plus St-Orens.
- Malepère bénéficie déjà de la LMSE et va bénéficier aussi de l'arrivée du métro. Dans les projections, l'impact sur la circulation que va représenter l'arrivée du métro n'est pas visible.
- Pour les quartiers de Limayrac, La Terrasse, etc., cette jonction va déboucher sur un réseau de rues très petites, étroites. L'allée de Limayrac n'est pas une pénétrante de Toulouse. Elle aboutit en haut à la rue de Limayrac qui passe devant le collège et le lycée Saint-Jo, enfin c'est très étroit. La circulation va avoir du mal à se diffuser dans ce quartier, avec une voirie et des rues très étroites.
- Il est demandé des précisions sur le nombre de voitures supplémentaires que va subir ce quartier Limayrac – La Terrasse et des chiffres sur l'augmentation de la circulation.
- Il manque dans la présentation de ce soir les tableaux qui sont dans le dossier de consultation qui précisent que grâce à la Jonction Est, on gagne « au mieux » trois minutes sur les temps de parcours.
- Un habitant de Quint-Fonsegrives espère que moins de voitures passeront dans le centre : quelle autre route pour arriver au rond-point de la Jonction ?
- Pour St-Orens, au bout du chemin des Tuileries et la Marcaissonne, ça va être une espèce de goulot d'étranglement : il y a un besoin de nouvelles routes plus grandes.

- Sur la voie de liaison, il est prévu un long virage de la Saune, pour passer ensuite tout d'un coup du côté de Quint-Fonsegrives, avec création d'un deuxième rond-point au lieu d'utiliser plutôt celui de TBS ou alors l'intersection du chemin des Tuileries. Pourquoi ?
- L'échangeur qui est à Borderouge est très peu fréquenté. Par contre, la route qui mène vers l'aéroport et Launaguet, elle est encombrée, embouteillée. Donc, ce type de projet n'engendrera que des embouteillages à n'en plus finir. Demande d'éléments complémentaires quant au nombre de véhicules. Une étude a-t-elle par ailleurs été faite sur la fréquence de circulation sur cette jonction de Borderouge ?
- Les modèles de trafic ont pu évoluer dernièrement, car la circulation a changé suite au covid, avec l'arrivée du télétravail plusieurs fois par semaine. Ces modèles tiennent-ils compte de cette évolution ?
- Faire une vraie rocade et non pas une rocade à l'ouest et une autoroute à l'est puisque les 2 jonctions nord et sud ne sont pas vraiment des jonctions de rocade.
- Il serait intéressant d'ajouter dans le dossier de concertation une carte de Toulouse avec la rocade et pour chaque échangeur les chiffres de circulation. Lors de la concertation de 2016, ces chiffres montraient clairement que les échangeurs 17 et 18 étaient plutôt dans la tranche basse du nombre de véhicules.
- Dans les quartiers de l'Hers, on a construit beaucoup de logements mais la circulation baisse sur l'avenue de Castres. Pourtant, il y a eu plus de 500 logements construits. Il y a peut-être aussi un trafic de transit qui est en baisse. Cela prouve quand même qu'on peut construire sans créer absolument une congestion.
- Le fait que le trafic soit congestionné pourrait amener de nouveaux usages : développement du télétravail en incitant plus les entreprises à y recourir.
- En 2035, il y a l'arrêt de la vente des moteurs thermiques donc dans l'avenir, on va utiliser la voiture de moins en moins a priori.
- Quand on accueille de nouvelles personnes, on n'est pas obligé de prévoir qu'elles vont toutes utiliser la voiture.
- On parle beaucoup des chiffres de 2019, on est en 2022 et entre-temps, il y a eu par exemple le covid, la guerre en Ukraine, la hausse du prix des carburants. Les modèles présentés n'en tiennent pas compte. Cela peut avoir un impact quand même extrêmement important sur nos manières de se déplacer car nous devons réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Donc les chiffres de 2022 pourraient être en baisse par rapport à 2019 et il n'y aura peut-être pas 30 % de plus de voitures en 2030. D'autant plus qu'un certain nombre d'habitants supplémentaires qu'on nous promet sont déjà là pour la plupart (par exemple Aerospace) et on arrive toujours à rouler. En 2040, il est difficile d'imaginer être tous en voiture électrique, par exemple lors des départs en vacances. Demande d'autres projections possibles que toujours plus de voitures.
- Intégrer le vélo électrique à la réflexion : il y a dix ans le vélo électrique n'existait pas, il y a cinq ans il commençait à démarrer, il y a deux ans c'était un peu mieux. C'est une révolution le vélo électrique qui peut être utilisé tous les jours pour faire 10, 20 ou 30 km sans problème. Il faut réfléchir autrement.

- Demande d'un visuel sur la position des 44 000 habitants qui vont augmenter de 30 % les déplacements automobiles à l'horizon 2030.
- Sur toutes les cartes de fond la M16 n'apparaît plus pour la partie qui passe devant le crématorium en direction du LMSE.
- La Jonction Est ne permet absolument pas de désengorger la rocade. D'ailleurs, ce n'est dit nulle part et c'est plutôt l'inverse de toute façon.

Environnement

- Quel est l'avenir du parcours santé sportif de Ribaute ? Notamment vis-à-vis de la santé / qualité de l'air. Il est pour l'instant dans une zone à peu près calme mais sa partie nord sera en bordure d'une route extrêmement fréquentée.
- Présentation des aspects environnementaux, mais pas sur l'usage au quotidien.
- Il y a certaines espèces protégées sur l'emprise du projet, identifiées par un certain nombre d'écologues : la présence d'une voie va générer un certain nombre d'effets. Il est demandé des précisions sur l'effet avec des véhicules sur ces espèces.
- Les gens ont peur par rapport à la qualité de l'air que le projet va générer. Des analyses sont-elles faites sur le nombre de véhicules qu'il va y avoir ? Faire également une analyse sur la quantité de CO₂, la quantité de particules, la quantité d'un certain nombre d'autres éléments ; il existe plein d'analyses de cycle de vie ou autres qui peuvent être très facilement transposables pour pouvoir rassurer par rapport à ça.
- Date des études environnementales : d'avant 2019, à partir de celles faites pour le PLUiH annulé, ou bien de nouvelles études ?
- Une loi Climat et Résilience a été votée en 2021 suite à la Convention Citoyenne pour le Climat. Cette loi instaure le ZAN (Zéro Artificialisation Nette) et donc limite la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers. On comprend bien que les communes de Balma, Saint-Orens et Quint-Fonsegrives sont très intéressées par cette jonction qui va leur permettre d'urbaniser et de développer tous les terrains de ce côté-là de la rocade, mais c'est complètement en contradiction avec cette nouvelle loi. Le PLUiH de Toulouse a été annulé justement par rapport à cette question de l'artificialisation des sols.
- Plus de voitures, ça veut dire plus de CO₂. Même s'il y a l'arrêt de vendre des moteurs thermiques, il restera les voitures électriques qui roulent sur des routes, et ces routes pour les construire, on émet du CO₂, pour les entretenir, on émet du CO₂. Construire une voiture électrique, ça émet plus de CO₂ que construire une voiture thermique et extraire les métaux rares nécessaires à une voiture électrique, c'est aussi beaucoup de CO₂. Il faut savoir qu'avec les voitures électriques, on a toujours les pneus et les freins qui émettent beaucoup de particules et donc c'est mauvais pour la qualité de l'air. Il est demandé plus de précisions sur la quantité de CO₂ émis pour ce projet, sur la qualité de l'air et de bruit.

- Il faut savoir que si on veut respecter le Plan Climat Air Énergie de l'agglomération, si on veut respecter les accords de Paris, on est censé baisser de 5 % par an nos émissions de CO2. Là, on parle de les augmenter de 40 % d'ici 2030. Est-ce que faire des routes, c'est vraiment ce qu'on doit faire en ce moment collectivement ? Est-ce que c'est l'urgence là ?
- D'un point de vue écologique, le projet se tient mais globalement est-ce que le nombre d'arbres va être maintenu sur l'ensemble du projet ? C'est-à-dire que les arbres qui vont être abattus, est-ce qu'ils vont être remplacés ailleurs ?
- La Jonction Est ne va pas diminuer la pollution dans le quartier Montaudran côté Toulouse, aucune indication sur le dossier à ce propos. Ce projet va baisser effectivement au niveau de l'échangeur de Montaudran. Mais il y aura un afflux de véhicules, du bruit, de la pollution dans une zone où il y a tout un tas de gens qui marchent, qui courent, qui font du vélo.
- La ZFE à l'intérieur de la rocade et cette nouvelle route qui est vraiment juste à l'extérieur, ça paraît juste complètement contradictoire.
- Madame Dominique FAURE a dit à un journaliste de La Dépêche du Midi à quel point le projet avait un côté écologique, dans le sens où il va y avoir une voie piétonnière et cyclable à côté de cette jolie voie. Est-ce qu'une étude a été faite par rapport à la pollution subie par les piétons qui vont aller de la Cité de l'espace sur la zone de Ribaute ?
- Pas d'inquiétude pour l'aspect écologique en espérant qu'il y aura plus d'arbres et plus de liaisons vélo, etc.

Bus / Transports en commun

- Un nouveau Linéo va se faire entre l'Université Paul Sabatier et le lycée de Saint-Orens. Cette ligne existe déjà et s'appelle la 78. Si elle est transformée en Linéo avec une fréquence plus forte, c'est très bien, mais ce n'est pas nouveau, c'est une transformation.
- La ligne 83 qui fait Balma vers le lycée de Saint-Orens n'est plus connectée au niveau de l'arrêt Malepère.
- La connexion du L1 et L7 est une excellente idée parce que cela permettrait d'avoir une sorte de circulaire sur l'Est où on pourra circuler sans devoir systématiquement passer par le centre-ville, ce qui est un peu trop le dessin de Linéo aujourd'hui.
- Le L1 qui part de Fonsegrives Entiere ne dessert plus cet arrêt à partir de 22h donc pas de retour sur la commune Quint-Fonsegrives passé cet horaire. Il faut adapter les horaires aux besoins d'usage.
- Suggestion de mettre en place avec Tisséo un réseau véritablement circulaire, qui connecterait les Linéo, permettrait à des automobilistes de prendre enfin le bus.

Déplacements piétons et cycles

- Les hypothèses sont un peu optimistes là-dessus, mais quand même, il y a vraiment un choc à provoquer sur la mobilité. Aujourd'hui, on ne peut pas aller de Saint-Orens au centre de Toulouse de façon sécurisée à vélo. Même si c'est prévu pour 2030, il faut faire un gros effort là-dessus.
- Par rapport aux voies vertes qui sont prévues dans le projet, il a été dit que la largeur allait être de 4 mètres ou de 3 mètres. Or, je crois que c'est une largeur insuffisante surtout elle ne prévoit pas une séparation. Puisque ça va être une REV, les vélos vont aller très vite. Il faut que les piétons soient vraiment sécurisés. Ensuite, les largeurs doivent être beaucoup plus généreuses, sinon ça n'a aucune crédibilité.
- Proposition : on fait d'abord les REV possibles dans la zone, on regarde comment ça se passe et ensuite on parle de la Jonction Est.
- Sur la Commune de Saint-Orens au niveau du tronçon final de ce REV11, on se dirige vers ce qui semblerait être quand même une catastrophe environnementale.

Projets connexes / Autres sujets

- Une zone réservée pour une voie SNCF a apparemment été étudiée. Besoin de précision : dans quel sens, quelles sont les propositions, où va passer cette ligne, est-ce qu'il y aura des viaducs ou passera en souterrain, le coût que cela représentera pour la SNCF ?
- Demande de précisions sur le planning pour l'agrandissement de la route de Revel.
- Prévisions pour la M16, qui n'est pour l'instant que sur deux voies : quatre voies avec un trottoir peut-être ?
- Monsieur ESNAULT a dit que le quartier s'était élevé contre le sens interdit sur le chemin de Payssat alors que le comité de quartier a respecté ce sens interdit et simplement a demandé un aménagement du feu parce que le feu est très difficile à franchir.
- Une attention particulière est demandée sur la propreté des voiries.

Annexe 3. Les questions et avis exprimés par écrits

5.1 Emails

Exprimant	Titre	Contenu/fr
Mail-1	Toulouse, Enquête Publique, Jonction Est	<p>Concernant l'enquête publique pour la Jonction Est à l'autoroute A61, au niveau de l'aérodrome de Lasbordes, prière de bien vouloir trouver ci-après mes commentaires.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Plus on offre d'alternatives à la circulation automobile dans une zone saturée, plus le flux de celle-ci augmente. 2) Le projet de la Jonction Est est une grave erreur environnementale car la route passe à proximité de l'Espace Santé de Ribaute et longe la Saune. 3) Le projet de la Jonction Est présente un grave danger pour la circulation automobile car la route passe à proximité de l'axe de décollage/atterrissage de la piste de Lasbordes. 4) Dans les plans de la page 12 du document, la voie vélos et le cheminement piétonnier ne sont pas séparés, ce qui est une aberration dans le cadre du développement du Réseau Express Vélo. 5) Le document de présentation de la concertation comporte de graves omissions comme par exemple en page 5 du document des axes de circulation ont été étonnement oubliés sur la carte (comme sur les autres cartes d'ailleurs), comme exemple la partie est de l'avenue de la Marcaissonne entre le rond-point avec le Chemin de Ribaute et le rond-point avec la rue Santiago du Chili. 6) Le projet de la Jonction Est ne répond pas au besoin de diminution du flux de la circulation automobile dans ce secteur et amènera nécessairement un augmentation de ce flux en provenance des communes aux alentours. 7) Afin de proposer des transports en commun du réseau TISSEO aux usagers de la route venant des communes avoisinantes, il serait nécessaire d'assurer une connexion entre le Lineo 1, le Lineo 9, la ligne 83 et la ligne 78 au niveau de la zone d'arrêts Malepère, la zone étant déjà aménagées avec plusieurs quais. Il serait nécessaire de réaliser un parc de stationnement pour vélos, motos et automobiles. Cette connexion permettrait de créer une liaison de bus supplémentaire entre St Orens et le centre de Toulouse, via les lignes 78/83/L9 et L1. La connexion de la ligne 78 et du Lineo 1 permettrait un accès supplémentaire depuis la zone des Facultés vers Balma. 8) L'utilisation des moyens financiers affectés par la Métropole de Toulouse à ce projet permettrait un développement de nouvelles lignes de bus, certaines sur des voies réservées, et de voies vertes afin de répondre de manière positive à la nécessaire limitation et diminution des émissions de CO2 et autre Nox, sans compter la différence notable de nuisances sonores entre ces moyens de transport en commun et de modes doux et ce projet de jonction Est essentiellement destiné à la circulation automobile et de camions. <p>En conséquence, ce projet de Jonction Est me paraît parfaitement inutile et contraire aux obligations environnementales concernant cette zone de la Métropole de Toulouse.</p>

Mail-2 APCVEB Balma		<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Je vous prie de bien vouloir prendre connaissance de l'avis de notre association ci-joint.</p> <p>Cordialement,</p> <p>IDEM AVIS 4126 Je participe</p>
Mail-3		<p>Je tiens par la présente à vous faire part de mon soutien au projet de nouvelle liaison routière, la Jonction Est. uation démographique de ces dernières années ne fait que confirmer l'attractivité de l'agglomération toulousaine. Le développement territorial et l'accueil de population font de la mobilité un enjeu majeur. En particulier avc la création d'opération telles que Toulouse Aérospace, Faubourg Malepère et le développement de communes telles que Balma ou encore l'Union.</p> <p>Renforcer le réseau d'infrastructures de mobilité est primordial qu'il s'agisse des modes actifs, des transports en commun ou encore du réseau de voirie. Cette nouvelle liaison permettra aux habitants du pôle territorial EST et des communes limitrophes, empruntant la route de Revel, de rejoindre de manière efficiente le périphérique toulousain et par la même occasion de désengorger la commune de Saint-Orens-de-Gameville et de manière plus générale les infrastructures routières du SUD-EST.</p> <p>Je m'engage par ailleurs à travailler le maillage des mobilités douces nécessaire pour permettre aux habitants les plus proches de Labège de rejoindre les futures stations de métro.</p> <p>Mes services et moi-même nous nous tenons à votre entière disposition pour échnager sur le sujet.</p> <p>Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes respectueuses salutations.</p>
Mail-4	Projet destructeur de biodiversité, argent public dépensé pour les intérêts privés du constructeur, beaucoup trop proche du quartier de la Terrasse	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>L'endroit même de la future jonction à Toulouse abrite une espèce de lichen fruticuleux spectaculaire du genre Cladonia, tapissant le sol sous forme de boules de mousse. Ce lichen est peu commun dans la région et témoigne d'un sol de centaines d'années d'ancienneté. Les lichens fruticuleux sont plus sensibles à la pollution et donc plus rares en ville.</p> <p>Les lichens sont des organismes vivants très anciens apparus il y a deux milliards d'années avant les plantes. Ce sont des organismes complexes, symbioses d'une algue et d'un champignon. Ils résistent aux écarts de températures ou à la sécheresse prolongée. Les lichens poussent très lentement, de l'ordre de 1mm par an. Ils peuvent avoir plusieurs dizaines voire plusieurs siècles d'existence.</p> <p>La présence de ce lichen exceptionnel prouve donc la richesse masquée en cryptogames (lichen, fougères, mousses, champignons...) de cet espace destiné à être détruit par la jonction. Les scientifiques savent aujourd'hui que leur présence est corrélée à une biodiversité riche et complexe, abritant une microfaune cachée indispensable et indissociable du lien entretenu avec les autres organismes vivants.</p> <p>Il est donc d'une importance capitale de préserver ce genre d'organismes de la destruction, si petits soient-ils, car ils sont bénéfiques à la vie. De même, l'étude scientifique des lichens est en voie de développement. Ainsi certains lichens sont utilisés à des fins thérapeutiques dans le traitement de cancers.</p> <p>De plus les lichens sont particulièrement sensibles à la pollution et réagissent différemment selon les espèces, ce qui en fait d'excellents bio-indicateurs de la qualité de l'air, sans qu'il soit nécessaire de les prélever.</p>

	<p>Un projet d'étude permettant de mieux comprendre le lien entre la qualité de l'air et la présence des lichens a d'ailleurs été mis en place par l'université de la Sorbonne. Ce projet appelé « Lichen Go » est financé par l'Office français de la biodiversité.</p> <p>La présence de ce lichen Cladonia à Toulouse à l'endroit même de la future jonction a été signalée au recensement des Atlas de la biodiversité communale de France Métropolitaine. Ce programme est géré par l'Office français de la biodiversité, qui fait autorité en termes de protection de la nature et qui a trois objectifs. Tout d'abord de sensibiliser et mobiliser les élus, les acteurs socio-économiques et les citoyens à la biodiversité. Ensuite, de mieux connaître la biodiversité sur le territoire d'une commune ou intercommunalité et identifier les enjeux spécifiques liés. Enfin de faciliter la prise en compte de la biodiversité lors de la mise en place des politiques communales ou intercommunales.</p> <p>En plus de la présence d'un lichen exceptionnel, moi et les habitants du quartier sommes fermement opposés au projet de jonction puisque nous fréquentons la piste cyclable tous les jours. Habitant personnellement non loin de la cité de l'Espace, j'y fais du jogging, j'effectue mes déplacements en vélo et j'y promène mon chien. C'est un endroit paisible et ressourçant grâce à la présence de la nature.</p> <p>Les hectares de verdure entre la rocade actuelle et le quartier de la Terrasse sont véritablement indispensables aux habitants du quartiers puisqu'ils font rempart au bruit et à la pollution, offrant un barrage d'oxygène et de fraîcheur. Vinci autoroute et Toulouse métropole ont prévu non seulement de les détruire mais en plus de multiplier la pollution sonore et visuelle, corrélées à l'augmentation de la toxicité respiratoire et de la chaleur (plus de 40 degrés l'été dernier pendant plusieurs semaines et cela ne va pas aller en s'améliorant avec le réchauffement climatique).</p> <p>De plus, à l'heure où la situation se dégrade pour les oiseaux dans le monde, il est plus qu'urgent de réfléchir à préserver plutôt que de détruire. Un rapport de l'ONG Birdlife International révèle qu'en France, le nombre d'oiseaux des champs a diminué d'un tiers en 15 ans avec une disparition des oiseaux qui va entre 100 et 10 000 fois plus vite que la normale. Les raisons de ce déclin vertigineux sont toutes liées aux activités de l'Homme (destruction de leurs habitats naturels, pesticides etc).</p> <p>La voie verte envisagée le long de la nouvelle jonction sera évidemment dénuée de tout ce qui fait l'intérêt d'une piste cyclable. En effet les abords de routes sont parmi les endroits les plus pollués à cause de la stagnation du CO2 augmenté avec la chaleur. Sans parler du bruit et du danger que représentent l'accélération et l'afflux de voitures. La route sera embouchonnée à l'entrée de la jonction à cause des infrastructures non adaptées à l'afflux attendu. Laissant entrevoir en perspective de nouveaux projets d'élargissements de voies et de nouvelles destructions d'arbres, notamment les muriers platanes aux abords des routes actuelles « pour alléger la jonction ». En terme de congestion, l'aménagement de la jonction n'aura qu'un effet modéré en regard des trafics supplémentaires qu'elle générera, comme le montrent les études.</p> <p>Sans compter les 80 millions engagés pour la réalisation auxquels nous pouvons rajouter 30% aux vues de l'augmentation des matières premières et de la crise post Covid. 2,8 milliards d'euros ont déjà été dépensés dans le projet Métro pour favoriser les transports en communs et 80 millions dans TELEO, cela n'est donc pas suffisant ?</p> <p>De plus l'affluence de voitures dans le quartier détruira véritablement la qualité de vie et donc la valeur du quartier de La Terrasse, entraînant un effondrement de la valeur patrimoniale des habitations. Cela est</p>
--	---

		<p>particulièrement dévastateur lorsque l'on a économisé une vie entière pour acquérir une habitation dans ce quartier réputé des agences immobilières.</p> <p>Ce projet est donc un scandale écologique favorisant l'augmentation du nombre de voitures et n'encourageant pas les transports en commun et le vélo. Il doit donc être repensé car il est trop proche des habitations, destructeur d'un écosystème rare, nous le pensons inutile, coûteux, et son impact dévastateur sera davantage négatif que positif.</p> <p>Pour nous, il est clair que notre argent public est dépensé pour des intérêts qui ne sont pas d'ordre général, mais privé. Cette nouvelle jonction ne servira, encore une fois, que les intérêts du constructeur.</p> <p>L.F.</p>
Mail-5	avis	<p>Bonjour</p> <p>Vous visez à réduire la circulation dans la ville, vous parlez de protection de l'environnement, vous poussez à utiliser les transports en commun ou les vélos....</p> <p>Et vous voulez tout détruire pour augmenter le bilan carbone ?</p> <p>Je m'oppose à ce projet et vous suggère plutôt de développer les pistes cyclables et les transports en commun</p> <p>Cordialement</p>
Mail-6	Remarques sur le dossier de Jonction Est	<p>Etat actuel</p> <p>Avant d'apporter des éléments de critique sur le projet présenté, je souhaite faire un état des lieux des surfaces qui seraient concernées.</p> <p>La jonction-est coupe en deux une des rares zones non construites de l'est de Toulouse, là où l'on peut encore voir des chevreuils sur le bord de l'Hers et de la rocade. Un premier « clou » a déjà été enfoncé avec la construction de la clinique Croix du Sud qui a bétonné une grande surface agricole sur la commune de Quint-Fonsegrives et apporte malgré ses avantages de soins médicaux pour la population, tout un tas de contraintes et d'embouteillages au moins 20 heures sur 24 dans le quartier de Ribaute. Des quartiers qui étaient tranquilles sont devenus constamment encombrés.</p> <p>On constate que la route de Castres (RN 126) est dans un état d'embouteillage permanent, après la construction des nouveaux quartiers de Quint-Fonsegrives et de la clinique. Le bus zone propre ne résout rien et 90 % des autobus doubles circulent vides en journée et le soir. Il en est de même de la route le long de la nouvelle clinique (RD16), qui était une route de campagne il y a encore deux ans mais se trouve munie de piste cyclables, ronds-points et toutes sortes d'aménagements urbains totalement inefficaces et qui bloquent la circulation, en particulier les arrêts de bus venant à Entiore et qui arrêtent tout le trafic. On a bien massacré 4 mètres de banquette avec des arbres de chaque côté pour y mettre du béton et faire des trottoirs.</p> <p>En ce qui concerne la rocade, aux heures de pointe, elle est totalement bloquée de Montaudran à l'entrée de l'autoroute d'Albi et extrêmement encombrée le reste du temps.</p> <p>La route le long de la rocade qui dessert la cité de l'Espace est totalement bloquée également, il s'y ajoute de trafic du collège du château de l'Hers ce qui bloque en conséquence toute la montée dans le bois de Limayrac où en plus, la vitesse est limitée à 30, où il y a trois ralentisseurs et trois ronds-points plus encore un autre bus qui dessert le quartier avec ses multiples arrêts. S'il s'agissait de fluidifier le trafic, c'est vraiment réussi !</p> <p>En résumé, toute la montée de la colline est de Toulouse, que ce soit du côté de l'avenue Raymond Naves, sur l'avenue de Castres, dans le bois de Limayrac, etc., toutes ces routes sont encombrées et bloquées par le trafic mais surtout par les multiples ouvrages destinés à ralentir les véhicules et réguler le trafic. Aux heures de pointe il faut 40 mn certains jours pour rejoindre le centre-ville depuis la rocade.</p>

		<p>Il est donc impossible de penser que l'ajout d'une nouvelle route venant de l'extérieur de la ville qui apportera son contingent de véhicules supplémentaires, va améliorer la situation.</p> <p>Au simple plan de la circulation, ce rajout d'une nouvelle route est donc une totale aberration car il fera venir d'autres véhicules, d'autres embouteillages, d'autres sources de pollution de l'air ambiant.</p> <p>Situation géographique et biodiversité</p> <p>Le projet coupe en deux une des rares zones préservées de nature en première couronne de l'agglomération toulousaine coté est. Avec l'aérodrome de Lasbordes, et la zone de nature de Ribaute, la sauvagine pouvait encore espérer atteindre les bords de l'Hers, nicher dans les champs alentours et bénéficier d'un peu de tranquillité. La zone assez vaste constituait un havre de nature préservée et de paix pour les animaux. On prévoit de la couper en deux ! On va bétonner en plein milieu comme ça on est bien sûrs qu'aucune communication ne pourra plus se faire du Nord au Sud en cet endroit, le long de l'Hers. On prévoit des pistes vertes, ce qui veut dire du public et du trafic, donc de la destruction et des déchets partout, plus la pollution des voitures. On va perturber le régime de l'écoulement des eaux vers l'Hers mort et sans doute modifier les nappes souterraines en cet endroit sans qu'aucune étude et aucune précaution ne soit prévue au préalable avant décision. Il est bien joli de prévoir des remplacements de biodiversité en d'autres endroits pour compenser mais rien ne dit que les espèces en place vont apprécier et ne pas disparaître définitivement. Comme chaque fois que l'homme passe, la nature en pâtira, jusqu'au jour où il n'y en aura plus du tout.</p> <p>Il en restait un petit peu côté est de la ville, mais vite, saccageons tout et donnons-nous bonne conscience avec des prétextes de compensation qui ne trompent plus personne ! On vérifiera dans l'année suivant la compensation mais à long terme, personne n'ira vérifier ce qui aura été détruit et ce sera trop tard. La Nature détruite ne repousse pas à l'identique.</p> <p>Un projet datant de 2005</p> <p>Dans les dossiers présentés, on se rend compte que ce projet a été conçu en 2005 puis retravaillé plus ou moins sérieusement depuis, ressorti en 2016, puis ressorti à nouveau en 2022. La conception date donc d'un temps où l'énergie ne faisait pas défaut, où le réchauffement climatique n'existait pas ou seulement dans les rapports préliminaires du GIEC, où la biodiversité n'était pas en danger ...</p> <p>Au lieu de nous réchauffer ce plat qui va finir par être racorni, de nouvelles propositions adaptées à la situation dramatique actuelle des milieux naturels, à la situation catastrophique des finances publiques, à l'augmentation du nombre de véhicules en circulation et aux pénuries de gaz, de fuel et d'électricité qui s'annoncent seraient plus adéquates.</p> <p>On remarque une inaction totale et un aveuglement déplorable de nos élus qui ne voient pas plus loin que le bout de leur mandat et leur potentielle réélection. Il y a aussi les gros promoteurs qui n'attendent que de s'enrichir un peu plus sur le dos des administrés. Quels sont les critères ayant mené au choix de Vinci autoroutes dans la construction de ce projet ? Ce choix n'est-il pas obsolète et à remettre en cause au regard de la situation actuelle de concurrents potentiels ? Ne doit-on pas appliquer les nouvelles règles de choix des marchés public puisque le projet a presque vingt ans ? Ne faudrait-il pas rouvrir un appel d'offres vieux de 18 ans ?</p> <p>Un excès d'urbanisation</p> <p>De très nombreux nouveaux quartiers se sont construits ou sont en projet, on voit pousser les immeubles comme des champignons. Personne ne s'est demandé s'il est utile de concentrer ces populations et d'attirer sans cesse de nouveaux habitants sur la ville de Toulouse. Au niveau du tracé de la jonction est, on a justement une zone qui a échappé à l'urbanisation.</p> <p>Pourquoi favoriser sa destruction au lieu de la conserver comme un poumon vert pour la ville, y planter de nouveaux arbres, y conserver un peu de nature ? Il est certain qu'avec ce genre de projet, dans vingt ans, il n'y aura plus de zone de nature de Ribaute et plus non plus de piste pour l'aérodrome de Lasbordes. On voit ce que l'on a fait à Montaudran, de la piste des pionniers de l'Aéropostale. Rien ne résiste à l'appétit cupide des</p>
--	--	--

		<p>faiseurs de béton. Il n'y a pas besoin de route nouvelle en cet endroit pour favoriser une urbanisation devenue inutile aujourd'hui.</p> <p>De nouvelles études de trafic</p> <p>Manifestement les auteurs ignorent que l'on peut faire dire ce que l'on veut aux modèles mathématiques destinés à prévoir le trafic routier, comme à tout modèle mathématique. Il suffit d'ajuster les hypothèses de départ et de valider un organigramme bien compliqué.</p> <p>Les hypothèses actuelles devraient prendre en compte l'augmentation de trafic actuelle, l'évolution de l'inflation et du prix des carburants, les influences de l'épidémie de COVID 19 et de ses suites, mais aussi les nouvelles lois en matière d'artificialisation des sols et de respect du cycle de l'eau. Ce n'est pas le cas dans le dossier présenté où l'on débattre sur 6 pages d'une situation de trafic en 2030 totalement inconnue et imprévisible pour en tirer la conclusion que ce projet est furieusement utile aux populations.</p> <p>Qui sait s'il y aura encore de l'essence et de l'électricité pour faire rouler les voitures en 2030 ou si on n'aurait pas plutôt besoin de pistes cyclables et d'abreuvoirs tous les kilomètres pour se déplacer à cheval ?</p> <p>On a beaucoup compté sur les lignes de bus en zone propre de Balma, force est de constater qu'elles n'ont pas loin s'en faut le succès de fréquentation espéré. Et pourtant on a bien bétonné sur 4 voies plus les trottoirs, plus les nombreux ronds-points, toute la routes de Castres et tout le bas de Balma pour ce résultat navrant. Toujours autant de voitures mais cette fois empilées dans un embouteillage permanent car le bus a priorité, même s'il est vide de voyageurs. Et les véhicules de gros calibre et les tracteurs agricoles ne peuvent plus passer.</p> <p>Un budget mal dimensionné</p> <p>Le budget annoncé de 80 Meu mais l'inflation galopante actuelle et l'augmentation du prix des matières premières ne sont pas comptabilisées. La durée des travaux avec des embouteillages gigantesques et permanents prévus sur 6 ans ne sont pas non plus pris en considération. Le planning n'est pas non plus consolidé : on voit l'état des travaux pour l'aménagement d'un simple refuge après l'échangeur 13 : plusieurs mois de ralentissement mais toujours pas de refuge... Et personne d'ailleurs ne travaille sur le chantier. L'impact sur les riverains et les usagers concernés n'est pas évalué correctement.</p> <p>Compensation écologique</p> <p>Il faut être bien naïf ou bien mal intentionné pour essayer de faire croire que des sites comme la Marcaissonne, déjà totalement urbanisée et colonisée ou une zone le long de l'autoroute ou encore la zone naturelle de Ribaute déjà utilisée en zone naturelle, vont pouvoir compenser la destruction des milieux naturels et le massacre des animaux dans les zones concernées par cette route nouvelle. Rien ne sera compensé. Les éléments de comparaison et d'évaluation ne sont pas fournis. Rien n'indique que la biodiversité va consentir à changer d'adresse. Aucune mesure pour ce faire n'est décrite. Cette part du dossier est totalement vide.</p> <p>Rien n'est dit sur la préservation et la restauration des milieux aquatiques ni sur le respect de la loi sur l'eau.</p> <p>Les impacts ne sont pas évoqués, on se contente de dire que les prescriptions seront respectées : comment ??</p> <p>Études d'impact environnemental / Dossier Loi sur l'eau / Dossier de demande de dérogation pour destruction d'espèces ou d'habitats d'espèces protégés.</p> <p>Ces dossiers sont normalement encadrés par le Code de l'environnement. Les études techniques permettant d'évaluer les répercussions des projets sur l'environnement se feront postérieurement à la décision de construction de la route. Donc il sera trop tard pour changer quoi que ce soit, les contrats et projets étant déjà signés et arrêtés au plan politique et financier. On se demande bien quelles solutions techniques pour réduire les impacts sur les milieux pourront être mis en oeuvre une fois que tout le projet sera bien ficelé et décidé !</p> <p>Les mesures de suivis de l'ensemble des mesures sont-elles budgétées ?</p>
--	--	--

		<p>Comment pourront-elles être prises en compte si rien n'a été prévu, alors que le budget est déjà dans une fâcheuse position à cause de l'inflation actuelle et que des augmentations et des marges n'ont pas été prévues. Quant à l'intervention du Commissaire Enquêteur durant l'Enquête publique qui sera diligentée (d'ailleurs à présent uniquement sous forme informatique alors que nombreux sont ceux qui n'y ont pas accès facilement), il n'est que consultatif et les mairies comme Toulouse Métropole peuvent totalement l'ignorer si tel est leur bon plaisir du moment.</p> <p>Une autorisation environnementale datant de 2017 n'est plus pertinente ni plus valable à l'heure actuelle, compte tenu des changements intervenus dans les 3 dernières années et des modifications législatives. Elle devrait être revue et corrigée au regard des lois actuelles. Les plans SCOT et PADD devraient également être revus et mis à jour au regard de l'existant, des nouvelles lois et de ce que les populations ont réellement besoin à l'heure actuelle, tout comme le PLUiH.</p> <p>Conclusion</p> <p>La population n'a pas besoin d'une nouvelle route qui va massacrer des zones encore sauvages, si rare autour de Toulouse, qui va créer de nouvelles nuisances et un appel d'air pour encore plus de circulation et de véhicules, alors que la situation climatique est totalement catastrophique. Quand nos élus se rendront-ils compte que l'humanité fonce dans un mur ? Faut-il continuer de nous enterrer et de pourrir l'avenir de nos enfants. Quand plus personne ne pourra respirer car il n'y aura plus d'oxygène en ville, seulement de la pollution, que fera-t-on ?</p> <p>Je suggère d'utiliser cet argent public, qui est finalement celui de tous, à améliorer ce qui existe déjà, à nourrir ceux qui n'ont rien à manger, à loger ceux qui sont dans la rue, à restaurer des logements indignes, plutôt que de bétonner inconsidérément, sur des données vieilles de 18 ans, le peu de biodiversité qui restait en première couronne de l'agglomération</p>
--	--	---

<p>Mail-7</p> <p>Association des Résidents du Pont des Demoiselles - ARPD</p>	<p>Contribution ARPD à la concertation Jonction Est</p>	<p>L'Association des Résidents du Pont des Demoiselles - ARPD a examiné le dossier de concertation du projet de Jonction Est et la présentation du projet faite en réunion publique le 4 juillet dernier, qui en est une synthèse. Les commentaires et avis ci-dessous résultent de ces examens.</p> <p>Les différents dossiers des concertations successives sont évoqués, celui de 2016 est annoncé comme actualisé pour cette version 2022 (logo sur les pages concernées).</p> <p>Le document 2022 prend donc en compte les conclusions issues de la concertation 2016, présente une nouvelle modélisation des trafics adaptée aux projets urbains actualisés et il évoque les évolutions des stratégies de mobilité TC et cyclable, mais sans réels développements.</p> <p>ARPD demande que le document d'enquête publique qui fera suite à cette concertation soit actualisé de façon rigoureuse pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le volet développement urbain des territoires desservis : il serait à présenter à la lumière des nouveaux cadrages réglementaires issus de la loi Climat et Résilience du 24.08.2021. La baisse imposée de 50% du rythme d'artificialisation des espaces agricoles et forestiers d'ici 2030, et plus au-delà, n'est pas a priori prise en compte dans la modélisation 2019, antérieure à cette loi. Au-delà des programmes d'urbanisation déjà engagés, ces dispositions ont-elles une influence à 2030/2040 sur le développement du grand secteur desservi ? Ce point doit être éclairci, il ne peut être passé sous silence en 2022. Revoir les modélisations de mobilité résultantes si nécessaire. - Le volet mobilité nous semble devoir être actualisé et surtout « globalisé », car on aurait tendance à dire que la présentation du projet est prise à l'envers. En effet, le projet apparaît d'abord destiné à l'amélioration de la circulation automobile et il est juste « envisagé » (cf. p25 du dossier de concertation) une libération d'emprise pour les sites propre bus et vélos sur les échangeurs 17 et 18. <p>Ne faudrait-il pas en premier lieu définir ce qu'il faut comme voirie au niveau des échangeurs pour y faire passer les bus sans retenue et insérer une voie REV, calculer le débit restant pour la circulation générale et ses évolutions, puis en déduire le besoin éventuel d'une nouvelle voirie ? La priorité doit être donnée aux modes alternatifs à la voiture individuelle, en premier lieu les modes doux, les bus avec un rabattement vers le métro, mais aussi le covoiturage.</p> <p>Quelques réflexions complémentaires :</p> <p>Pour le réseau cyclable : La proposition d'une voie verte longeant le projet devrait être revue à la lumière de l'observation de la voie verte du canal qui montre que mélanger piétons et cycles est conflictuel et qu'il faut séparer les flux (comme cela vient d'être fait sur les bd Monplaisir et de la Marne).</p> <p>Les insertions des projets du réseau REV sur les routes de Castres et de Revel sont à peine évoquées alors que des réductions de capacité véhicules sur les routes de Castres/Revel et sur les deux échangeurs Lasbordes/Montaudran sont indispensables pour « passer » le REV, comme déjà dit ci-dessus.</p> <p>Il nous semblerait logique de mettre en évidence les gains que ce projet pourrait amener en la matière en joignant par exemple un avant-projet sommaire de l'aménagement du REV dans ces sections critiques sans et avec le projet Jonction Est.</p> <p>En effet, ce projet de Jonction Est ayant un côté négatif indéniable pour l'environnement, il ne serait justifiable que s'il apportait, par ailleurs, un gain notable favorable à l'environnement, comme le développement des modes doux.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour le réseau routier, la présentation du projet montre que l'objectif premier est de faciliter la circulation automobile, ce qui est totalement antinomique avec les orientations prises pour lutter contre le réchauffement climatique (à ce titre la page titre du site participatif est significative !) <p>L'examen des modélisations montre que celles-ci présentent des variations de trafic induites par le projet par rapport à des situations à 2030 et 2040 (un scénario évolution des mobilités au fil de l'eau et un scénario si</p>
---	---	---

		<p>contexte volontariste). Dans la mesure où les niveaux de trafics 2019 (HpM et HpS) ne sont pas fournis, pour les axes où les variations sont données, il est particulièrement difficile de dimensionner les débits et de crédibiliser ceux attendus sur la nouvelle voie en particulier. Pour exemple, la création d'une 2x2 voies n'est pas argumentée au regard des flux sur la M16 (si la deuxième voie doit être une voie bus, il faut que ce soit écrit).</p> <p>Ainsi en page 22 du dossier de concertation, cette absence de données empêche de comprendre comment on peut arriver à 1200 véhicules sur la JE compte tenu des variations annoncées sur les autres voies. On ne peut pas appréhender l'utilité des 2 voies de circulation générale qui n'apparaissent pas compatibles avec un débouché sur un réseau de capacité limitée (M16).</p> <p>De plus, les trafics servant de base aux modélisations sont issus de comptages 2019 qui sont annoncés comme équivalents à la situation 2022 post-Covid. Ceci ne prend pas apparemment en compte l'évolution des comportements : part de télétravail, augmentation de la part cyclable avec notamment les VAE. Un recalage paraîtrait utile.</p> <p>Ainsi, il n'apparaît pas crédible, dans un contexte de développement urbain, que l'augmentation de potentiel routier (nombre de voies circulables) ne crée pas de circulation supplémentaire si l'on ne crée pas de restrictions ailleurs.</p> <p>Pour les Transports en commun, des travaux sont en cours pour la 3e ligne du métro, et des restructurations du réseau bus sont en réflexion ; dans ce contexte, la proximité de la station Côte Pavée/Limayrac avec le projet suscite des questions citoyennes qui doivent trouver réponse dans le document d'enquête publique. Notamment, peut-on optimiser la desserte TC de la clinique Croix du sud, certes possible aujourd'hui mais au prix d'un temps de parcours dissuasif, et qui pourrait être plus attractive demain ? De même pour Entiore, les secteurs d'activité de Fonsegrives-Quint, le crématorium, etc.</p> <p>Le dossier prétend décongestionner les échangeurs 17 et 18 et que cela améliorerait le passage des bus et l'insertion des cycles. Or le gain de temps de parcours présenté pour les bus est de 2 ou 3 mn, ce qui est très faible et loin d'améliorer l'attractivité du bus</p> <p>En conclusion, pour ARPD, le manque de transparence sur tous ces points est fort dommageable à la compréhension du projet et pousse à son rejet. Peut-on répondre à nos questions avant l'Enquête Publique ?</p>
Mail-8	Stop !	<p>Exploisons l'existant et réduisons le trafic. Stop au projet jonction est.</p>
Mail-9	Non à la jonction Est	<p>Ce projet n'est pas la bonne solution pour développer l'Est et désengorger la clinique de Quint-Fonsegrives.</p> <p>Cette jonction va augmenter la densité du trafic automobile, donc la pollution, et les nuisances, ainsi que l'insécurité.</p> <p>En effet ce quartier est plutôt calme, où les promeneurs, les sportifs, coureurs, les visiteurs de la Cité de l'Espace ainsi que les enfants sont très présents, entre le bois de Limayrac côté chemin de Firmis et le parc de la Plaine.</p> <p>Cette jonction va ramener bien plus de voitures sur ces axes, et détruire la qualité de vie et la sécurité de ses habitants: enfants, promeneurs et sportifs.</p> <p>Quel gâchis de s'apercevoir que la préservation de l'environnement n'est pas la priorité de Toulouse.</p>

Mail-10	Non à la jonction Est	<p>Bonjour</p> <p>Dans le cadre de l'enquête publique sur la jonction Est, veuillez trouver ci-dessous mon avis, destiné à être rendu public, lu par les gestionnaires du projet, et intégré au futur dossier d'enquête publique.</p> <p>Habitante des quartiers sud-est de Toulouse, je m'oppose fortement au projet de jonction Est pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">- destructions d'espaces naturels (réserve de biodiversité) et d'espace de promenade et de grand air pour les habitants (enjeu de santé publique)- course inutile à la "fluidité" routière : il a été prouvé que plus d'aménagements pour les voitures conduisent à plus de voitures en circulation, donc plus de pollution de l'air, plus de pollution sonore, plus d'accidents (autres enjeux de santé publique).- d'autre part, la voiture individuelle et le transport de fret par camion ne sont plus depuis longtemps des modes de transport viables (pénurie inévitable de matières premières et ressources de fonctionnement, pollution générée, coûts d'acquisition en hausse, ...). <p>Encourager leur développement par des infrastructures routières supplémentaires coûteuses qui ne serviront rapidement qu'aux plus riches est au mieux un gaspillage de moyens publics manquant cruellement de vision stratégique long terme, au pire un acte intéressé au bénéfice d'intérêts privés et allant à l'encontre du bien commun.</p> <ul style="list-style-type: none">- les ressources publiques financières étant limitées, il convient de les attribuer à des modes de transport plus sobres en énergie (enjeu de souveraineté nationale par rapport aux importations d'énergie fossile), moins émetteurs de gaz à effet de serre (enjeu environnemental de lutte contre le changement climatique) et privilégiant la mobilité de tous, réduisant ainsi les inégalités sociales. Le budget pourrait être utilisé par exemple pour de nouvelles lignes de transport en commun afin de limiter le nombre de voitures nécessaires aux déplacements, ou de nouveaux accès cyclables (en particulier des passerelles pour les piétons et vélos au-dessus de la rocade). <p>Merci d'utiliser l'argent du contribuable à bon escient et pour le bien du plus grand nombre à moyen et long terme !</p>
---------	-----------------------	--

Mail-11	Réponse à la concertation Jonction Est	<p>Bonjour,</p> <p>Ce projet Jonction Est présente de graves lacunes telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'absence de cadrage par rapport aux engagements européens et nationaux - des données de part modale erronées (pour le vélo 2,74% en 2019 alors que l'observatoire de la mobilité de l'AuAT (Agence de l'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine) l'estime à 9,1% en 2018) - la priorité donnée à la voiture individuelle avec une augmentation de 30% de son trafic entre 2019 et 2030 - le manque d'intérêt de la nouvelle piste cyclable créée en bordure immédiate de la 2x2 voies et la coupant nécessairement - la dégradation du réseau cyclable existant (le long M16, piste des Argoulets) - la destruction partielle de la zone verte « Espace nature de Ribaute » mettant en péril de nombreuses espèces végétales et animales et la dégradation de l'environnement du parcours sportif <p>Ce projet présente une solution de mobilité passéiste qui tourne le dos au défi climatique et aux enjeux des prochaines décennies à l'inverse de nombreuses grandes villes françaises s'orientant vers une mobilité durable. Il risque de plus de dégrader fortement la qualité de vie des riverains en dérivant et augmentant le trafic automobile au travers de zones d'habitat dense non prévues à accueillir un tel trafic.</p> <p>Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, je pense que ce projet Jonction Est doit être entièrement repensé et ré-imaginé au vu des défis, des engagements et des paramètres actuels et futurs.</p> <p>Il doit prendre en compte les évolutions récentes de la mobilité (COVID, crise énergétique, ZFE), respecter les engagements européens (limitation du CO2) et nationaux (lois LOM et Climat & Résilience) ainsi que les développements futurs (extension ZFE, 3ème ligne métro, vélo, covoiturage, télétravail).</p> <p>Il doit proposer une mobilité future attirante et durable avec des solutions alternatives à la voiture individuelle.</p> <p>Je propose que soit étudiée la réalisation de la seule passerelle mode doux en propre associée au développement des Transports en Commun (3ème ligne de métro et renforcement du réseau lineo), au développement du réseau cyclable notamment le réseau REV et à un ensemble de mesures alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, télétravail,...).</p> <p>Je pense qu'un tel projet promouvant des solutions alternatives à la voiture individuelle doit pouvoir répondre de façon durable, efficiente et résiliente aux besoins de mobilité de l'Est Toulousain pour un investissement moindre, tout en respectant le cadre européen et national ainsi que la qualité de vie des riverains (flux voiture individuelle réduit, flux alternatifs augmentés, espaces verts Ribaute/ Limayrac et biodiversité préservés).</p>
Mail-12		<p>Mesdames et Messieurs de la Métropole toulousaine,</p> <p>Merci de nous donner l'occasion de vous faire remarquer la contradiction criante entre les objectifs d'un projet pensé il y a plus de vingt ans et nos aspirations contemporaines de résidents des quartiers est et sud-est toulousains, à savoir relever urgemment les défis environnementaux et climatiques, et donc mettre un coup d'arrêt à l'artificialisation bétonnée et goudronnée des derniers hectares ruraux, arborés et prairiaux situés dans la proximité immédiate de nos quartiers, par ailleurs déjà bien denses et que vous contribuez à densifier de manière continue depuis 20 ans en entassant des habitants dans des collectifs amassés les uns contre les autres aux architectures à l'esthétique douteuse et déprimante.</p> <p>Pour résumer, je suis contre ce projet de jonction Est et de nouvel échangeur sur le périphérique Est.</p> <p>Bien respectueusement,</p>

Mail-13	avis	<p>Bonjour,</p> <p>Nous pensons que ce projet ne s'inscrit pas dans le développement durable d'une ville comme Toulouse qui devrait mettre en place de véritables solutions de mobilité douce moins impactantes.</p> <p>Nous sommes défavorables à ce projet de jonction est que nous considérons à contre-courant du projet de Ligne C du métro, et plus généralement des objectifs de réduction des GES.</p>
Mail-14	avis citoyen	<p>Bonjour</p> <p>A la vue des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 40% pour Toulouse d'ici 8 ans, ainsi que de toutes les trajectoires dictées par l'accord de Paris, il est aujourd'hui essentiel d'infléchir la courbe concernant les émissions de GES des transports</p> <p>A la vue des résultats à la fois scientifiques</p> <ul style="list-style-type: none">- https://www.ggr.ulaval.ca/actualites/la-theorie-du-traffic-induit-entrevue-avec-marie-helene-vandersmissen- https://theconversation.com/pourquoi-supprimer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages-171562 <p>et pratiques (voir cas concrets dans cet article https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic_induit)</p> <p>Il apparaît évident qu'un aménagement routier de plus amènera de fait des voitures en plus.... incompatibles avec les objectifs suscités....</p> <p>Cet aménagement apparaît comme contraire à toute logique soutenable et à tous les objectifs de réductions des GES pourtant porté par la ville et la métropole</p> <p>En tant que citoyen, je questionne donc la pertinence de cet aménagement et du budget alloué qui pourrait être mis à profit pour des aménagements de TEC ou de mobilités douces bien plus rentables en € investis/km d'aménagement/habitant</p> <p>cordialement</p>

Mail-15	Jonction Est et ligne 3 du métro	<p>Dans le cadre de cette consultation, il est des questions qui de posent quand à l'adaptation de ce plan avec les projets, encore flous, des transports au niveau de cet échangeur.</p> <p>La mairie de Toulouse et Toulouse métropole n'ont pas jugé utile de desservir ce quartier par la ligne 3 du métro qui aurait pu ainsi drainer, sans voiture, du public vers la cité de l'espace et la Clinique Croix du Sud. Rappelons que ces deux sites sont engorgés pas les voitures tous les ans. Puis rattraper le trajet existant en reliant Montaudran et les sites aibus (ligne droite).</p> <p>Cette décision n'est pas commentée.</p> <p>Quand est évoqué TBS Entiore, il faut également rappeler qu'à la rentrée de septembre 2022, TBS est rapatrié en centre ville de Toulouse en lieu et place de l'ancienne place publique de l'Europe.</p> <p>L'avenue de la Marcaissonne étant déjà très passante, les riverains dont je fais partie ont obtenu des ralentisseurs peu efficaces. D'après Jean-Luc Moudenc dans un courrier du 26 juin 2020, confirmait que l'avenue de la Marcaissonne est « une voie à grande circulation ».</p> <p>Il ajoutait « il n'est pas prévu l'arrivée très rapide de nouveaux habitants sur cette zone et aucun permis de construire n'a été déposé. De plus, certaines terres actuellement libres ne peuvent accueillir de nouvelles habitations puisqu'elles sont classées en zone inondable. D'autres (14 hectares) sont classées zonage NS (naturel strict) et sont inscrites au Plan Local d'Urbanisme Intercommunal et Habitat (PLUI-H) en cohérence avec le plan de gestion environnemental. La revalorisation de ces terrains ainsi que la gestion du site de fera sur 30 ans ».</p> <p>Donc toutes les justifications données par Toulouse Métropole sont clairement balayées par le président de Toulouse métropole, Jean-Luc Moudenc lui-même. Mais ca, c'était avant l'annulation du PLUI'h, camouflet pour Jean-Luc Moudenc qui va se servir de cette annulation pour faire pire.</p> <p>Les fait est que Les accès pour Quint Fonsegrives et pour Balma sont effectivement saturés. Mais l'avenue de la Marcaissonne est elle-aussi saturée et ne permet pas de contourner ces deux villes et alléger la circulation ou tout autre argument fallacieux comme la desserte du nouveau quartier de Catala que ne dessert pas l'avenue de la Marcaissonne. De l'autre côté, c'est simple, le projet est de rejoindre très certainement la Place de l'ormeau (via la rue Raymond Corraze) et la ligne 3 sauf qu'il y a un manque de place de stationnement. De ce côté de la rocade, je peux me tromper.</p> <p>En revanche, si vous regardez d'anciens plans, vous noterez une future voie désignée par une flèche au niveau du futur giratoire avec l'avenue de la Marcaissonne.</p> <p>Ce début de projet est essentiel et donne tout son sens à l'échangeur. Il est probable qu'une avenue sera créée le long de la Saune pour contourner Quint Fonsegrives qui est asphyxiée par les voitures. Cette voie devrait rejoindre le ZA du Pont de bois et la route de la Saune (M18). Un liaison avec la M2 permettrait aussi de contourner St Orens.</p> <p>Et une fois que la première pierre de l'échangeur sera posée, le reste suivra comme une évidence car cet échangeur ne solutionnera, à lui seul, aucun problème.</p>
---------	----------------------------------	--

Mail-16	Données circulation av. de Castres	<p>Bonjour,</p> <p>suite à notre rencontre lors de la permanence dans le cadre de la concertation "Jonction est" de ce lundi, vous trouverez ci-joint les données de circulation qui nous avaient été transmises lors d'un bureau de quartier en 2017.</p> <p>Ce sont des chiffres journaliers et non uniquement en heure de pointe. Mais la baisse du nombre de voitures sur l'avenue est constatée par les habitants à toute heure.</p> <p>Pour compléter je vous joins aussi les chiffres de 2017 de l'open data (comptages ponctuels), mais vous avez sûrement des chiffres plus récents...</p> <p>Pour information la période 2006-2016 est une période de forte construction d'immeubles sur l'avenue.</p> <p>Bien cordialement,</p>
Mail-17	Avis	<p>Comment peut on imaginer un futur échangeur en pleine zone d habitation ?</p> <p>Regardez donc la carte vue du ciel !</p> <p>Il y a là des centaines de maisons, des grandes résidences, des entreprises, des restaurants et des hôtels !!</p> <p>De plus, cette zone verte qui devrait être détruite fait office de mur du son pour les très nombreux habitants par rapport au périphérique, déjà très proche, existant !</p> <p>Cette zone verte devrait vraiment être protégée plutôt que détruite !</p> <p>On a eu cet été une canicule qui a duré très longtemps. Une partie de cette zone verte a résisté à la sécheresse, des animaux de toutes sortes sont venus s' y abriter et se désaltérer dans les ruisseaux et toutes petites mares encore existants.</p> <p>Les 2 échangeurs : Route de Castres et route de Revel sont très proches, pourquoi vouloir à tout prix en rajouter encore un ? Il y a sûrement un moyen de l éviter surtout que ce projet va coûter plus de 80 millions d'euros ! Une somme qui pourrait être utilisée pour d 'autres projets respectueux de la NATURE et des HOMMES.</p> <p>Merci de tenir compte de mes réflexions pour le bien être de tous .</p>

<p>Mail-18</p>	<p>Mes observations à consigner</p>	<p>Bonjour,</p> <p>J'habite dremil-lafage et malgré que je travaille a Toulouse, cet échangeur qui pourrait me faciliter la vie, je n'en veux pas.</p> <p>Ci dessous mon message sur le site de Toulouse métropole: C'est un raisonnement datant des années 70 que de croire que rajouter du goudron va résoudre les problèmes des gens. Cet axe est un aveux de faiblesse de la gestion de l'agglomération et de ses déplacements. L'axe de la Saune pourrait être bien mieux exploité en préservant la nature et son environnement. Depuis quelques temps je pouvais me rendre au travail en vélo en prenant la boucle de la Saune depuis Aigrefeuille, si c'est pour longer une autoroute, je reprendrais ma voiture. Est-ce que vous réalisez qu'il va y avoir 3 sorties de périphérique sur 2,5Km, que les commerces de Quint et Saint Orens risquent de perdre de leurs clientèles. Ce projet est pour faciliter l'utilisation des voitures, alors qu'il faudrait faire le contraire, mettre plus de contrainte aux automobilistes. Concernant l'accès rapide à la clinique pour les ambulances, un axe prioritaire partant de la sortie 17, utilisant l'avenue jean rené lagasse et coupant sur le CR de lasbordes serait largement suffisant.</p> <p>Cordialement</p>
<p>Mail-19</p>	<p>Concertation Jonction Est Tlse</p>	<p>Observations de Nature En Occitanie</p> <p>Créée en 1969, Nature En Occitanie est une association régionale de protection de la nature. Située à Toulouse, elle est également implantée à Bagnères-de- Bigorre dans les Hautes-Pyrénées et à Auch dans le Gers avec 2 comités locaux, rattachés au siège de Toulouse.</p> <p>Elle s'appuie sur une activité bénévole solide et dynamique, animée par un conseil d'administration de 15 membres, une équipe pluridisciplinaire de 25 salarié.e.s et environ 250 bénévoles actifs. Elle enregistre près de 1000 adhérent.te.s .</p> <p>Reconnue d'intérêt général, elle a pour objectif la protection et la valorisation du patrimoine naturel régional autour de 4 axes stratégiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Améliorer les connaissances des espèces, de leurs habitats et de leur état de conservation au travers d'inventaires et de suivis naturalistes et centraliser les observations dans une base de données naturalistes commune : Géonat'Occitanie. <p>Nature En Occitanie est membre d'OC'nat, Union des associations naturalistes d'Occitanie (réseau de près de 19 associations naturalistes)</p> <ul style="list-style-type: none"> o Sensibiliser les différents publics et accompagner les collectivités pour une meilleure prise en compte de la biodiversité : programme de rendez-vous nature, inventaires participatifs... <p>Nature En Occitanie est membre du Graine Occitanie, réseau régional d'associations d'Education à l'Environnement et au Développement Durable.</p> <ul style="list-style-type: none"> o Gérer les espaces naturels en gestion directe (depuis 2015, gestionnaire de la RNR Confluence Garonne-Ariège, depuis 2020, gestionnaire de la RNR du Massif du Montious et gestionnaire de 5 amodiations riveraines de la Garonne) ou en partenariat avec des gestionnaires de sites (Animation de la CATeZH Garonne) o Alerter en cas d'infractions au code de l'environnement : destruction d'habitats, atteintes à la loi de l'eau <p>Nous développerons ci-après plusieurs remarques quant à ce projet, organisées de la manière suivante :</p> <p>1/ ELEMENTS DE CONTEXTE</p> <p>2/ IMPACTS PREVISIBLES DU PROJET SUR LA BIODIVERSITE, LES CONTINUITES ECOLOGIQUES DEJA FORTEMENT ERODEES PAR L'ANTROPISATION</p> <p>3/ CONCLUSIONS</p> <p>1/ ELEMENTS DE CONTEXTE</p> <p>1.1) Sur la concertation :</p> <p>Il s'agit d'une 2ème concertation suite à celle de 2016, le projet initial</p>

	<p>datant de 2006 et visant à rajouter un échangeur routier entre la sortie 17 (Leroy Merlin à Balma, qui rappelons-le avait été construit de manière illégale dans les années 80) et la sortie 18 (Montaudran) de la rocade Est. Le tracé est prévu sur une des dernières zones relativement préservées de l'artificialisation aux abords de Toulouse, comme en atteste la carte suivante tirée de géoportail (NB : Znieff = Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique) :</p> <p>La concertation se clôture le 30 septembre 2022 avec pour adresse de la remise des contributions par voie électronique : jonction-est@toulouse-metropole.fr.</p> <p>Un bilan de la concertation sera rendu public.</p> <p>1.2) Sur les documents disponibles et les espèces impactées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'étude d'impact environnemental n'est pas terminée et les espèces impactées ne sont pas clairement énoncées (seules des généralités sont indiquées dans le dossier de concertation, indiquant d'ores et déjà que des demandes de dérogations de destruction d'espèces et d'habitats devront être soumises à autorisation). - 3 mesures d'évitement, en phase de travaux, sont prévues, répondant à des mesures de mise en défens classiques et incontournables dans ce type d'ouvrage mais qui n'éviteront pas la destruction d'individus par écrasement, en particulier concernant les amphibiens et reptiles, mobiles dans toute la zone. - 13 mesures de réduction sont également prévues dont 7 en phase de travaux, 5 pendant les travaux et l'exploitation et une pour la phase d'exploitation. <p>Nous constatons un manque de précisions concernant les espèces ciblées, notamment s'agissant de la mesure de réduction 05 (MR 05) qui annonce des barrières semi-perméables avec capture des sauvegardes : de quelles espèces s'agira-t-il ? Par quels dispositifs précis seront capturés les individus ? Où seront-ils déplacés et pour combien de temps ? Seront-ils réintroduits par la suite et dans ce cas où exactement ? Quelles garanties peuvent être données sur la réussite d'une telle opération ? En cas d'échec, quelles mesures seront prises ? Peut-on parler dans ce cas de « réduction » d'impact sans savoir à l'avance si cette opération permettra la survie et la pérennité des espèces concernées ?</p> <p>La MR 06 évoque la transparence des ouvrages hydrauliques et des ouvrages d'art : quels dispositifs seront mis en place, à quelles distances les uns des autres, où précisément ? Pour préserver quelle vie aquatique, quelles espèces cibles ?</p> <p>Les mêmes questionnements se posent pour la faune et les chiroptères (MR 07), les dispositifs de limitation de l'éclairage pour limiter la pollution lumineuse (MR 13), la limitation de la mortalité de la faune en phase d'exploitation (MR 08), la « restauration des emprises temporaires » (MR 10).</p> <p>Concernant la MR 11 qui prévoit de semer des espèces végétales (que nous opposons locales), quelle sera leur capacité de résilience dans les conditions climatiques extrêmes à venir, d'autant que les sols auront été nettement dégradés par les remaniements et les remblais ?</p> <p>Enfin la MR 12 évoque des « dispositifs de traitement de la plateforme routière » en phase de travaux et d'exploitation : de quels traitements s'agit-il et quel en sera l'impact environnemental ?</p> <p>Nous précisons que la pollution sonore induite par le bruit des voitures n'est pas prise en compte alors que ces nuisances influent sur les comportements des oiseaux, amphibiens ou orthoptères : les mâles chanteurs s'épuisent à chanter plus fort pour couvrir le bruit de la circulation et les partenaires peinent à se rencontrer, fragilisant encore un peu plus le succès des reproductions.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les mesures compensatoires (dernière phase de la séquence ERC - Eviter, Réduire, Compenser) ont pour but de compenser les impacts résiduels (ceux qui n'auront pu être ni évités, ni réduits). <p>3 sites de compensation sont proposés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 14 ha (Ribaute) de terres déjà agricoles au sud de la Saune et dont les ¾ appartiennent à la Régie de Toulouse, ce qui signifie qu'elles sont d'ores et
--	--

		<p>déjà gérées en Agriculture Biologique ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2,5 ha de mini-zones morcelées le long de l'Hers côté Est et au Nord de la Saune, dont l'objet est de colmater des discontinuités de corridors écologiques déjà fortement malmenés par de la gestion conservatoire favorable aux milieux ouverts et semi-ouverts ainsi qu'à la ripisylve ; - 3 ha sur la zone de Marcaissonne, actuellement, semble-t-il, en culture biologique du lin, et gérée là aussi par la Régie de Toulouse ; <p>Rappelons que les sites de compensation doivent répondre à plusieurs principes listés sur le site de l'OFB (https://ercbiodiversite.ofb.fr/erc/compenser/definition-0) avec notamment le principe « d'équivalence » (gain écologique au minimum égal à la perte) ; le principe de « plus-value écologique » (gain écologique qui n'aurait pas pu être atteint sans la mesure compensatoire) ; le principe « d'additionnalité » (la compensation doit s'ajouter aux actions publiques en matière de protection de l'environnement et ne pas s'y substituer).</p> <p>Or, les sites 1 et 3 ne répondent pas à ces critères puisqu'ils sont déjà en gestion vertueuse par la Régie de Toulouse, certifiée Agriculture Biologique depuis 2014.</p> <p>Nous suggérons donc des mesures ERC précises et ambitieuses, à la mesure des impacts réels que ce projet de jonction Est ne pourra définitivement pas éviter.</p> <p>Son emplacement en plein coeur du complexe de trames vertes et bleues essentielles (car rares dans ce contexte urbanisé déjà fortement fragilisé) conduira inévitablement à des destructions fortement préjudiciables (en phase de travaux puis en phase d'exploitation) et irréversibles.</p> <p>Nature en Occitanie sera donc particulièrement vigilante à la précision des inventaires à venir et à la pertinence des mesures ERC pour en évaluer l'efficacité</p> <p>2/ IMPACTS PREVISIBLES DU PROJET SUR LA BIODIVERSITE ET LES CONTINUITES ECOLOGIQUES DEJA FORTEMENT ERODEES PAR L'ANTHROPISATION</p> <p>2-1) S'agissant des milieux et espèces présentes sur la zone d'étude Concernant la mosaïque de milieux</p> <p>La zone en question est particulièrement riche du fait de la diversité des milieux qu'elle offre : surfaces agricoles ouvertes et boisées, landes, buissons, haies, cours d'eau apportant fraîcheur et humidité et tout le cortège d'espèces liées aux milieux aquatiques.</p> <p>Ces habitats sont utilisés comme refuges, points alimentaires, lieux de reproduction, de transit, de halte migratoire ou d'hivernage, constituent un véritable îlot de verdure, un poumon vert, pour la nature comme pour les humains.</p> <p>L'étude en cours évoque 69 espèces ce qui témoigne d'une grande diversité pour un milieu péri-urbain et on peut mesurer la richesse de ces milieux au nombre et à la forte fréquentation des différentes espèces dites « communes », qui rappelons-le, sont presque toutes en déclin de manière générale.</p> <p>Concernant les espèces présentes</p> <p>Nos bases de données naturalistes (géonature, Faune France) indiquent une forte fréquentation de la faune et une grande diversité concernant les mammifères et les oiseaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - nombreux mammifères (lièvre, hérisson, sanglier, chevreuil, blaireau, renard...mais aussi chauve-souris...) - des cortèges d'oiseaux variés : petits passereaux – fauveltes grisette, à tête noire, pitchou ; tariers pâtres ; bruants proyer, zizi, des roseaux, jaune ; le cortège de pics – pivert, pic épeiche, épeichette ; les alouettes des champs, alouettes lulu ; les migrants nicheurs dont les nombreux rossignols, pie grièche écorcheur, à tête rousse qui sont des espèces bio-indicatrices ; bouvreuil pivoine, rouge queue à front blanc, les oiseaux liés à l'eau - martin pêcheur, roussette affarvate, héron, aigrette garzette, chevaliers, bouscarle, bergeronnettes grise, des ruisseaux, printanière ; les rapaces – faucon crécerelle, hobereau, épervier en terrain de chasse, bondrée, aigle botté de passage ; milan noir, buse ; sans oublier les nocturnes – chouette chevêche, hulotte, effraie pour n'en citer que
--	--	--

		<p>quelquesuns.</p> <p>De plus, il nous faut souligner un enjeu majeur sur les populations d'amphibiens et de reptiles tel que détaillé ci-dessous par Pierre-Olivier COCHARD, herpétologue à NEO qui connaît bien le secteur :</p> <p>Crapaud calamite <i>Epidalea calamita</i></p> <p>En l'état actuel des connaissances, le crapaud calamite est un enjeu majeur car l'espèce a besoin de grands espaces pour se déplacer et brasser ses populations.</p> <p>Le crapaud calamite est en effet un amphibien qui pond dans les points d'eau temporaire, flaques, mares peu profondes, fossés... Et en conséquence se déplace au gré des apparitions de ces milieux, suivant les conditions météorologiques de l'année.</p> <p>Il survit sous forme de plusieurs populations plus ou moins déjà fortement fragmentées en parallèle à la rocade, côté Toulouse, à la faveur d'un corridor non urbanisé et en zone inondable. Les plus grosses populations connues sont aux Argoulets, mais plus au sud d'autres noyaux se retrouvent près de la Cité de l'espace (forte population également) et même jusqu'à 800 m au sud, ponctuellement dans des fossés le long de la piste cyclable.</p> <p>Côté oriental de la rocade, le crapaud calamite est également présent mais moins bien connu (moins étudié, ce qui ne veut pas dire qu'il n'est pas répandu). Des populations étendues sur toutes les surfaces doivent toutefois être connectées actuellement, des individus isolés ayant été trouvés au hasard parfois, et un site de reproduction étant connu au sud. Le ruisseau de la Saune, étroit et qui plus est avec très peu d'eau une grande partie de l'année, ne représente pas une coupure naturelle pour l'espèce. La construction de la bretelle signerait sans doute la mort de ces populations soit par destruction directe de sites de reproduction, soit par isolement (pop. Trop petites et devenant consanguines). L'augmentation de la circulation et les tentatives de traversées de la part de cet amphibien, très mobile naturellement, augmenteront aussi la mortalité par écrasement. Les éclairages ajoutés augmenteront la pollution nocturne, dont les effets délétères sur les amphibiens commencent à être bien connus (perturbations y compris chez les têtards, causant des problèmes de développement). Enfin, les remodelages liés aux terrassements, travaux, vont modifier l'hydraulique de surface et il n'est pas sûr que les écoulements et remplissages se fassent ensuite de la même façon, certains sites s'asséchant alors plus précocement par exemple.</p> <p>On pourrait objecter que, comme assez souvent lors de chantiers, des mares et ornières vont se former à la faveur des travaux et donc permettre la reproduction du calamite. Néanmoins c'est un faux argument car si reproduction il peut y avoir, celle-ci ne le sera que le temps de présence de ces ornières. De plus, celles-ci peuvent être détruites à tout moment (par remise en état par exemple), y compris pendant la reproduction : d'où une destruction supplémentaire d'individus, les animaux ayant été « piégés » en pensant bon venir pondre à cet endroit-là.</p> <p>Autres amphibiens</p> <p>Quelques autres espèces sont connues dans ce secteur, toutes protégées (triton palmé, triton marbré, sans doute pélodyte ponctué et rainette méridionale mais ces deux derniers non signalés). Elles sont moins étudiées, ou moins détectées (plus discrètes que le crapaud calamite). Elles subiront pratiquement toutes les dégradations signalées ci-dessus.</p> <p>Reptiles</p> <p>Si peu de reptiles survivent dans ces conditions péri-urbaines, deux serpents seront forcément touchés par les travaux, la destruction des milieux, puis à terme par la fragmentation et les écrasements supplémentaires par les voitures : la couleuvre verte et jaune <i>Hierophis viridiflavus</i>, et la couleuvre vipérine <i>Natrix maura</i>.</p> <p>La couleuvre verte et jaune est signalée ici et là et elle est certainement présente encore partout à la faveur des fourrés, haies buissons et continuités écologiques.</p> <p>Cette couleuvre se fait déjà assez régulièrement écraser. Elle se déplace beaucoup, rapidement, et est donc souvent victime de la route.</p>
--	--	--

	<p>Ses populations déjà fragmentées en deux par la rocade vont se retrouver fragmentées en quatre par cette bretelle, tandis que les habitats favorables seront réduits.</p> <p>Même si nous n'avons pas de données recueillies pour cet autre serpent, la couleuvre vipérine a certainement quelques populations le long de l'Hers et du ruisseau de la Saune, ce serpent se nourrissant de poissons et d'amphibiens. C'est une espèce fragile et en régression dans beaucoup de secteur en France (pollutions des eaux, sécheresses, destruction par des ignorants, etc).</p> <p>La configuration du projet, la bretelle Est longeant et même coupant le ruisseau, et entamant l'Hers, va forcément être destructrice pour cette espèce :</p> <p>dégradation de la qualité des berges, destruction directe de spécimens pendant les chantiers, mortalité routière à terme... Ces impacts sont inévitables.</p> <p>Non signalée aussi de ce secteur mais tout aussi possible, la couleuvre helvétique <i>Natrix helvetica</i>, se nourrissant d'amphibiens et parfois de poissons, sera tout autant touchée par cette bretelle.</p> <p>Enfin deux autres reptiles, donc protégés aussi, sont signalés : lézard à deux raies <i>Lacerta bilineata</i> et lézard des murailles <i>Podarcis muralis</i>. Ces deux espèces sont également intégralement protégées. Si les inquiétudes sont faibles concernant le lézard des murailles, le lézard à deux raies sera lui par contre touché par les travaux et la fragmentation.</p> <p>Nous n'insisterons pas sur les enjeux botaniques et insectes qui semblent avoir été bien identifiés et sont mieux connus.</p> <p>2-3) Concernant les impacts cumulés</p> <p>Au-delà de ce projet d'échangeur de la Jonction Est, c'est tout le devenir de cette zone qu'il faut bien anticiper. L'arrivée de la bretelle va renforcer encore l'emprise routière et contribuer à l'artificialisation des sols et favoriser une urbanisation massive de tout le secteur Est : plusieurs projets immobiliers et de ZAC (autour de la clinique Croix du Sud, ZAC Malepère, Gamasse Rebeillou, ... voire même le projet d'autoroute A69 qui prévoit de relier Toulouse à Castres par Verfeil).</p> <p>Dans un contexte législatif (Loi climat et résilience de 2021 et objectifs d'ici 30 ans d'atteindre le ZAN-Zéro artificialisation Nette) et d'urgence sociétale à modifier nos pratiques vis à vis de notre environnement dont les conséquences sur le climat ne sont plus à démontrer, de tels projets semblent archaïques et déconnectés des réels enjeux contemporains.</p> <p>Il s'agit de décider maintenant quelle qualité de vie nous souhaitons au sein de nos villes et métropoles en prenant en compte les nouvelles données (post COVID et environnementales en particulier). Par conséquent, quelle place sommes-nous prêts à laisser au vivant et comment cohabiter sachant que notre espèce est dépendante de la bonne fonctionnalité des écosystèmes. Enfin, les îlots de chaleur qui rayonnent en raison de la bétonisation modifient le climat même localement (voir le très récent article de ACTU Toulouse https://actu.fr/occitanie/toulouse_31555/pourquoi-les-orages-annonces-atoulouse-ces-derniers-temps-n-ont-finalement-pas-eclate_53400457.html).</p> <p>3/ CONCLUSIONS</p> <p>Nature en Occitanie oeuvre pour la préservation du vivant et sa protection depuis plus de 50 ans et s'oppose donc à ce projet dont les impacts seront irrémediables et catastrophiques sur les dernières populations d'amphibiens de l'Est de Toulouse et toute une biodiversité riche et variée, ce qui est un trésor aux portes de la ville, à l'heure où le déclin de nombreuses espèces, y compris les espèces dites communes, est observé depuis de nombreuses années.</p> <p>Même avec la meilleure volonté, la démarche ERC ne pourra compenser les pertes sur ce poumon vert et nous en appelons à la responsabilité collective de faire preuve d'innovation et de courage dans les décisions et les priorités des financements.</p> <p>Pour toutes ces raisons nous nous prononçons contre la réalisation de ce projet de Jonction Est qui ne nourrirait qu'une fuite en avant sans tenir compte des enjeux environnementaux qui doivent cesser d'être la variable</p>
--	---

		d'ajustement de nos actions anthropiques. Nous préconisons l'abandon pur et simple du projet dont les bénéfices pour la population sont fortement discutables et le fléchage des fonds sur des actions orientées contre la pollution et le développement des déplacements doux et peu impactant. Pour l'association NATURE EN OCCITANIE
Mail-20	avis d'un proche riverain	<p>Mesdames , Messieurs .</p> <p>nous sommes opposés à ce nouvel échangeur pour de multiples raisons.</p> <p>1-CADRE DE VIE :</p> <p>ce projet entraine la destruction d'espaces verts, tellement nécessaires au bien-être des personnes , dans la ville , alors que déjà , Toulouse est en manque d'espaces verts et d'arbres .</p> <p>l'agrément des pistes cyclables de la plaine sera affecté par l'augmentation du bruit et de la pollution des véhicules car la bretelle d'accès se rapproche de la piste cyclable .</p> <p>2- RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE :</p> <p>avec la hausse des températures à venir les arbres procurent de la fraîcheur , alors que le goudron absorbe et diffuse de la chaleur,</p> <p>3-COUT FINANCIER :</p> <p>depuis le "quoi qu'il en coûte" qui a fortement déséquilibré les finances publiques sur le long terme , il y a lieu de revoir les grands projets de dépenses et probablement affecter ce budget à des sujets d'actualité , comme le plan vélo et développer des pistes cyclables sécurisées.</p> <p>CONCLUSION :</p> <p>ce projet n'est plus d'actualité . il faut l'arrêter.</p> <p>il y a des alternatives au délestage de la route de Revel : ex : installer une passerelle routière qui passerait au dessus du carrefour .</p> <p>cordialement .</p>
Mail-21	Jonction de l est de Toulouse	Je suis d accord pour le projet bien sûr bouchons interminables
Mail-22	Observations de FNE Midi Pyrénées	<p>FNE Midi-Pyrénées¹ est une fédération d'associations de protection de la nature, de l'environnement et du cadre de vie, qui visent à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • promouvoir les bonnes pratiques environnementales des citoyen.ne.s, collectivités et entreprises de notre territoire; • contrer les grands projets inutiles et les atteintes environnementales en les décryptant, les dénonçant et en faisant valoir le droit de l'environnement par la mobilisation citoyenne et/ou par des actions en justice. <p>Forte de près de 135 associations membres, adhérentes directes ou via des fédérations départementales ou thématiques, ainsi que d'adhérent.e.s individuels, FNE Midi-Pyrénées a pour rôle d'établir un lien de solidarité entre ses différents membres. Notre fédération a ainsi pour objectif, de former, d'onformer, d'unir, renforcer et représenter les compétences et efforts de ses membres pour une action concrète et efficace au quotidien pour relever les défis de l'urgence écologique. Elle est agréée au titre de l'article L. 141-1 du Code de l'environnement depuis le 6 août 1979. La collectivité territoriale TOULOUSE METROPOLE a, en application de</p>

		<p>l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme, ouvert une consultation du public du 27 juin au 30 septembre 2022 (inclus). Cette consultation porte sur un projet routier dénommé «Jonction Est», présenté comme tel sur le site internet dédié:</p> <p>«Le projet de la Jonction Est accompagne ce développement pour répondre aux futurs besoins de déplacements. Situé sur les communes de Balma, Quint-Fonsegrives et Toulouse, il consiste à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménager une liaison routière, au sud de l'aérodrome de Toulouse Lasbordes, entre le périphérique Est (A61) et le chemin de Ribaute (M16) à proximité du site TBS Entiore à Quint-Fonsegrives • Créer un échangeur complet entre ceux de Lasbordes (n°17) et Montaudran (n°18) • Aménager une liaison modes actifs (voie verte piétons et 2 roues) de la rue Marcel Dassault au chemin de Ribaute à Quint-Fonsegrives, maillée avec les réseaux existants et futurs • Créer un accès à la zone d'activités de la Grande Plaine au niveau de la cité de l'Espace» <p>A titre liminaire, et comme l'immense majorité des associations de quartiers, de transports et de protection de la nature et de l'environnement (APNE) réunies le 9 septembre 2022 dans vos locaux, notre fédération s'interroge sur l'opportunité de ce projet routier.</p> <p>Effectivement, les éléments soumis à consultation ne permettent pas d'établir un bilan favorable à l'implantation d'une telle infrastructure routière face aux destructions d'espaces naturels et agricoles, et dégradations des conditions de vie des habitants concernés.</p> <p>Au-delà, il est flagrant de constater que ce projet s'inscrit en parfaite contrariété des objectifs nationaux et locaux de réduction de l'utilisation de la voiture individuelle et de l'artificialisation des sols.</p> <p>Ceci, alors que la métropole toulousaine ne respecte pas la valeur limite d'exposition au dioxyde d'azote (NO2) dont l'origine principale repose sur la circulation automobile.</p> <p>Al'heure de la mise en place de la zone à faibles émissions (ZFE) mobilité, augmenter les capacités routières rend confus le message qui voudrait que pour la santé des toulousains.e.s, la qualité de l'air doit impérativement être améliorée, et ceci par la baisse radicale du trafic automobile. Ce projet porte donc un message contradictoire qui rendra encore plus difficile les changements de pratiques.</p> <p>A ceci s'ajoute que la consommation excessive des espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) qui sera aggravée par le présent projet, a justifié l'annulation définitive de votre plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) par la cour administrative d'appel de BORDEAUX le 15 février 2022 (arrêt n° 21BX02287 et 21BX02288).</p> <p>De surcroît, notre fédération d'associations se questionne sur l'absence de recherche de solutions alternatives au projet présenté.</p> <p>S'il est acquis que cette concertation ne présente pas encore le dossier de demande d'autorisation environnementale au titre des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement, il n'en demeure pas moins qu'une concertation doit permettre au public d'appréhender le projet et les alternatives qui ont été étudiées par les maîtres d'ouvrages pour éviter ses impacts sur l'environnement.</p> <p>Ainsi, ce projet routier étant soumis à autorisation «loi sur l'eau» et «dérogation espèces protégées», il devra intégrer «7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ; » en application de l'article R. 122-5 dudit code et la démonstration «qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante» selon l'article L. 411-2.</p> <p>En l'espèce, le dossier se borne à présenter des variantes de quelques dizaines de mètres, ne répondant pas aux dispositions précitées.</p> <p>Il n'est pas envisageable de considérer cette consultation publique comme étant conforme aux attendus au regard des éléments très lacunaires</p>
--	--	--

	<p>présentés,</p> <p>Au demeurant, force est de regretter que le projet n'évalue pas les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle: train, covoiturage et ne propose pas d'augmentation de services des transports en commun de bus dans la zone péri-urbaine alors qu'elle est concernée par l'augmentation significative de population et concentre de forts pourcentages d'usage de la voiture par manque crucial d'alternatives.</p> <p>Les transports hors voiture individuelle sont traités dans les diapositives 5, 15, 18, 20. Et dans ces quelques diapositives:</p> <ul style="list-style-type: none"> • le train est complètement occulté. La ligne de train existante n'est même pas référencée dans la légende notamment de la carte "Transports en commun" (diapo. 8). Et la position des gares existantes (une gare à MONTAUDRAN, une gare à LABEGE INNOPOLE et une autre à LABEGEVILLAGE) n'est pas représentée sur la carte; • le covoiturage est complètement occulté: pas de propositions de développer de nouveaux sites pour renforcer l'offre existante (6 aires seulement); • Les développements de transports en commun bus et métro sont traités uniquement sur la zone de la commune de TOULOUSE à l'ouest de la rocade et la zone péri-urbaine du projet est oubliée. <p>Au final, la solution routière est la seule solution modélisée avec 3 variantes.</p> <p>Nous sollicitons ainsi une modélisation des variantes en utilisant le TER, en augmentant les aires de covoiturage, en augmentant la fréquence des bus dans la zone-périurbaine, pour pouvoir ainsi utilement comparer cette solution avec les modélisations déjà effectuées.</p> <p>Enfin, les mesures proposées au titre de la séquence «éviter, réduire, compenser» semblent méconnaître ses fondements légaux (art. L. 110-1 et L.163-1 du code de l'environnement).</p> <p>Ainsi, la principale mesure d'évitement présentée (diapo.25 -adaptation du calendrier de chantier) relève de la réduction des impacts en ce qu'elle ne permet pas de supprimer totalement les incidences des travaux sur les espèces et leurs habitats.</p> <p>S'agissant des mesures compensatoires (sites 1, 2 et 3), rien ne permet de savoir si les conditions posées à l'article L. 163-1 seront respectées: équivalence de fonctionnalités écologiques compensées, compensation pendant toute la durée des atteintes, ratios de compensation, etc.</p> <p>Egalement, il n'est nullement évoqué que ces mesures permettront d'atteindre une «absence de perte nette de biodiversité», voir un «gain net».</p> <p>S'agissant des milieux aquatiques, ces aménagements dans le lit mineur (ouvrages d'arts) et majeur (remblais) sont susceptibles de détériorer – encore plus l'état des masses d'eau concernées (La Saune et l'Hers Mort). Or, il n'est jamais précisé en quoi ce projet routier ne conduira pas à un déclassement de l'état écologique de la masse d'eau FRFR164_12.</p> <p>En définitive, FNE Midi-Pyrénées émet un avis défavorable au projet soumis à concertation.</p>
--	--

Mail-23	Avis sur Jonction Est	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Je me permets de vous écrire dans le cadre de la concertation publique sur la jonction est.</p> <p>Je suis totalement contre la réalisation de ce projet.</p> <p>Effectivement, il va à l'encontre de beaucoup de choses qui me tiennent à cœur :</p> <ul style="list-style-type: none">- il pousse encore et toujours à l'utilisation de la voiture alors qu'il est urgent d'envisager des alternatives à la voiture (d'autant plus qu'une étude du gouvernement indique 88% "d'autosolisme" pour les déplacements professionnels de courte distance -- https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/se-deplacer-en-voiture-seul-plusieurs-ou-en-covoiturage-0);- il va réduire les surfaces d'espace vert alors que les changements climatiques se font plus fréquents et plus violents (rien qu'à Toulouse, records de températures régulièrement battus, sécheresses...), et que les espaces verts sont justement une des solutions pour amoindrir les effets des chaleurs extrêmes ;- il dessert d'un côté des champs et une clinique privée, pour laquelle de nombreux aménagements ont déjà été réalisés, en particulier le changement du terminal de la ligne L1, ainsi qu'une voie en site propre (et notons au passage que la dite clinique en retour, fait désormais payer son parking...);- il dessert de l'autre côté une zone à la fois industrielle et résidentielle, qui n'a aucune infrastructure pour accueillir plus de véhicules (que des rues à 1 voie ou 2 * 1 voie...);- enfin, votre projet parle d'ajouter une ligne de bus, la linéo 12 passant par l'avenue M. Dassault ; mais cette avenue est tout du long sur une voie, et va se retrouver embouteillée d'autant plus par vos propositions. <p>J'espère ainsi sincèrement que ce projet sera abandonné, au profit d'alternatives plus respectueuses de l'environnement.</p> <p>Bien cordialement</p>
---------	-----------------------	---

Mail-24	Observation Jonction est	<p>Bonjour</p> <p>Je viens de lire le dossier de consultation de la jonction Est et souhaiterai y apporter les observations suivantes.</p> <p>1/ Évolution du secteur Est - zone Malepere La jonction Est est présentée comme un atout vis à vis de l'évolution du trafic dans le secteur et notamment l'augmentation de la population dans le secteur Malepere et Montaudran Aerospace et la mise en place d'un groupe scolaire et collège route de Labège. Or, en observant les cartes ainsi que les projets à venir, on peut noter les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - comment les zones situées au niveau de Malepere pourrait voir leur trafic diminuer avec ce nouvel échangeur alors que le nombre de personnes vivant dans le secteur augmente ? Il est peu probable que les personnes travaillant dans les entreprises du secteur (CNES, Airbus par exemple) décident de déménager dans ce nouveau quartier et donc il n'y a pas de réduction de trafic à espérer par ce biais. - ces zones se situent juste en dessous de l'échangeur de Montaudran , qui est clairement le plus accessible. Comment inciter les habitants de ce nouveau quartier à monter jusqu'à l'échangeur suivant alors qu'ils se retrouveront dès la sortie de leur habitation pris dans les bouchons de l'échangeur Montaudran ? - la troisième ligne de métro permettra de relier cette zone à un des principaux employeurs de la ville ainsi qu'au centre ville. N'est il pas plus intéressant de proposer des liaisons multimodales fiables pour accéder à cette troisième ligne ? Le contexte climatique nous incite à repenser notre mode de vie et le transport est un des grands postes d'impact actuellement. Inciter dans les années à venir à proposer des solutions avec pistes cyclables, voies vertes, transports en commun seraient plus prometteur pour le futur. - le groupe scolaire mentionné va déjà être saturé par la population Malepere. Pense t on vraiment qu'il aura un impact sur le trafic de la rocade? <p>2/ Transports en commun et voies vertes Le projet prône une amélioration des transports en commun. Or, les bus prennent très rarement la rocade donc l'utilité sur ce poste semble léger et relève plus d'un effet de green-washing que d'une véritable utilité. De plus, les coupes de la jonction montrent qu'aucune voie en site propre pour de potentielles lignes de bus ne sont prévus. L'intérêt de prendre les transports en commun sera vu comme nulle par une majorité de la population car le bus sera bloqué comme tout le monde dans les bouchons. Les voies vertes sont également des nids à conflits entre piétons et cyclistes et il semble de nos jours plus préférables d'avoir des voies séparées. On peut également constater qu'entre deux coupes, la voie verte change de côté : comment assurer la sécurité lors des traversées ?</p> <p>3/ Impact environnemental Le fait de dire que l'impact environnement est nulle car les espèces vont pouvoir se déplacer dans des zones de compensation parait léger et le fait de voir que des dérogations vont être demandées laissent songeurs. Si des dérogations sont demandées, cela ne veut il pas dire que l'impact est plus important que ce que préconisent les lois et donc il est difficile de dire qu'il est nul ? L'analyse ne prend pas également en compte que tous les projets de construction de la zone ont aussi un impact. La vision macroscopique semblerait pourtant importante pour cette évaluation</p> <p>En conclusion, le projet présenté semble à contre temps des problématiques actuelles et notamment vis à vis du changement climatiques. Le transport est le secteur principal d'émission des gaz à effet de serre en France</p>
---------	-----------------------------	---

		<p>(https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2021/09/HCC_Rapport_GP_2021_web-1.pdf) et il est nécessaire de promouvoir des politiques fortes de résilience sur ce sujet. Proposer des voies vertes, pistes cyclables, voies en site propre pour les bus seraient une bien meilleure alternative pour enfin avoir un maillage digne d'une grande ville dans ce secteur, tout en limitant les impacts sur la faune et la flore riche de ce secteur. Mon avis est donc défavorable. Pour étayer ma conclusion, je vous renvoie aux informations suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stratégie bas carbone du Gouvernement français - synthèse: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/SNBC-2%20synthese%20VF.pdf <p>Deux objectifs interpellent en lien avec le dossier de la jonction Est:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Urbanisme et Logement: l'objectif est de limiter l'artificialisation des sols et développer des formes urbaines résilientes et économes en carbone avec comme recommandation : "A court terme, l'artificialisation des espaces naturels, agricoles et forestiers doit être limitée et son rythme diminué en encourageant l'inscription de tout nouveau projet d'aménagement dans l'enveloppe urbaine existante" - Des Transports Bas-Carbone avec les deux recommandations suivantes: <ul style="list-style-type: none"> -- Engager un report modal vers les modes de transport les plus économes en énergie et les moins émetteurs comme le train ou les transports en commun et soutenir les modes actifs, comme le vélo -- Maîtriser la croissance de la demande pour le transport de voyageurs (+26 % entre 2015 et 2050 tous modes de transports confondus¹⁰) et de marchandises (+40 % entre 2015 et 2050¹⁰) notamment en favorisant le télétravail, le covoiturage, les circuits courts et l'économie circulaire. • Stratégie de résilience des territoires du Shift Project : https://theshiftproject.org/resilience-des-territoires/ <p>Le Tome 2 page 78 donne une synthèse sur la résilience en terme d'urbanisme. On peut noter les points suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chapitre 5: Commencer par "ne rien faire de mal" avec la recommandation #2 – Procéder à un moratoire sur les projets d'infrastructure sur le territoire et réaliser systématiquement une évaluation ex ante orientée résilience et transition écologique. Il s'agit d'intégrer les enjeux de résilience dans la conception des infrastructures avec une vision prospective. Cette recommandation s'applique bien évidemment aussi aux projets de l'État. - Chapitre 8 - Agir pour un urbanisme et un aménagement résilient de son territoire avec les recommandations suivantes: <ul style="list-style-type: none"> # 19 — Diagnostiquer systématiquement la résilience des réseaux critiques, des infrastructures et bâtiments du territoire face au changement climatique et aux autres types d'aléas. # 20 — Prévoir, dans les documents d'urbanisme et de planification territoriale (PLUi, SCOT, PCAET...) des actions pour limiter l'exposition aux risques du changement climatique (création d'îlots de fraîcheur, végétalisation, solutions fondées sur la nature...) # 21 — Planifier à l'échelle intercommunale une trajectoire de sobriété foncière vers le zéro artificialisation nette à l'horizon 2050. # 22 — Se fixer un objectif de désimperméabilisation des espaces et mettre en place des techniques de gestion des eaux pluviales à la parcelle. # 23 — Développer le système vélo en ville et les pistes cyclables sécurisées sur les départementales. <p>Cordialement,</p>
--	--	--

Mail-25	Projet jonction est Toulouse	<p>Bonjour,</p> <p>J'habite dans le quartier la Terrasse et travaille à Blagnac, je suis donc complètement concernée par les problèmes de circulation. Mais aujourd'hui, mon désir est plutôt de ne plus utiliser ma voiture que d'avoir de nouvelles routes à ma disposition. L'argent destiné à ce projet serait plus utile à la création de nouvelles lignes de métros, de bus, de pistes cyclables sécurisées, de mises en places de panneaux solaires, ... Il est temps que vous preniez conscience que de tels projets mettent en danger le futur de nos enfants, le changement climatique est bien là et nous en sommes responsables, à nous maintenant de renverser la tendance tant que c'est encore possible. Donc un grand NON à ce projet et j'en appelle à votre clairvoyance pour ne pas le lancer.</p> <p>Bonne journée,</p>
Mail-26	Un projet qui avait sa justification, mais qui est devenu obsolète	<p>Avis Jonction Est</p> <p>La création d'un nouvel échangeur est un objectif ancien qui correspond à la vision du développement de la métropole toulousaine dans les années 2000. Vice-Président du Conseil de développement du grand Toulouse en 2008/2012 et ensuite membre du bureau du Conseil de développement de Toulouse Métropole, j'ai été à ce titre chargé des concertations sur le Scot et le PDU.</p> <p>Si ce projet était à son origine discutable, avec le temps il est apparu de plus en plus en contradiction avec les évolutions du SCoT et du PDU qui ont intégré les contraintes environnementales énoncées par des lois nationales. Cela est notamment sensible dans les premiers travaux de révision du Scot qui sont actuellement en cours et qui annonce clairement qu'il faut orienter de plus en plus l'Est toulousain vers des zones agricoles et naturelles plutôt que de poursuivre la logique des lotissements qui a trop longtemps prévalu.</p> <p>Certes il faut accompagner le développement de l'Est toulousain, mais certainement pas en favorisant l'usage de la voiture. D'autant plus que la rocade étant souvent à saturation, il n'est plus d'actualité d'en favoriser l'accès. Assurer une meilleure répartition des points d'accès n'a plus aucun sens.</p> <p>Pour faciliter le développement des transports en commun et augmenter les liaisons douces, il y a bien d'autres solutions que de faire un échangeur. Ce projet a été démocratiquement porté par des élus, qui pensaient qu'il fallait accompagner par des infrastructures conséquentes le dynamisme industriel de l'agglomération. Le retard qu'il a pris fait que maintenant ce projet n'est plus conforme aux enjeux que doit affronter la métropole en termes de mobilités et de développement urbain. Il n'est plus possible avec les lois qui protègent l'environnement de sacrifier des zones de hautes valeurs environnementales pour favoriser la mobilité en voiture. Il est illusoire de croire que ce projet améliorera le développement harmonieux d'une métropole qui est déjà en grande difficulté pour arriver à produire un PDU performant.</p> <p>J'espère que cet avis, construit à partir de nombreuses heures passées bénévolement dans les locaux de l'AUAT pour trouver le meilleur compromis entre le dynamisme industriel de Toulouse et la qualité de vie de ses habitants, sera utile à ceux qui aujourd'hui ont en charge l'avenir de Toulouse Métropole.</p> <p>Respectueusement</p>

Mail-27	concertation à propos de la jonction-est de Toulouse	<p>Bonjour,</p> <p>en tant qu'habitante de la zone Sud-Est de Toulouse, je m'élève contre le projet de jonction-est qui nous est proposé.</p> <p>En effet, ce projet est coûteux et inapproprié par rapport à l'évolution du monde de demain. Quelque soit la physionomie des transports de l'avenir, la prépondérance de la voiture risque d'être battue en brèche et il paraît inconsidéré de se précipiter pour un projet qui risque d'être obsolète rapidement, ou d'entraver les nouveaux projets, plus adéquats, qui ne manqueront pas de naître dans les prochaines années.</p> <p>Ce projet entraîne une série de nuisances (pollution de l'air, pollution sonore) dont les quartiers majoritairement résidentiels qu'il traverse se passent fort bien.</p> <p>Il empiète aussi fortement sur les espaces verts qui font le charme du quartier et qui corrigent partiellement le côté minéral et artificiel de Toulouse, ville qui manque cruellement de nature : il n'est que de passer un mois d'août en ville, avec les murs de brique qui restituent impitoyablement le soir la chaleur emmagasinée le jour pour comprendre que réduire encore la fraîcheur amenée par les arbres nuit à l'attractivité de Toulouse.</p> <p>Je ne peux donc qu'exprimer mon refus de ce projet d'arrière-garde et contre-productif.</p> <p>Bien cordialement,</p> <p>Jeanne Videau,</p>
---------	--	---

Mail-28	NON à la jonction EST	<p>Dans le cadre de l'enquête publique sur la jonction Est, veuillez trouver ci-dessous mon avis, destiné à être rendu public, lu par les gestionnaires du projet, et intégré au futur dossier d'enquête publique.</p> <p>Bonjour, j'habite le quartier du Pont des Demoiselles depuis 2006, je m'oppose fortement au projet de jonction Est pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Augmenter les routes pour soi- disant fluidifier le trafic est illusoire: plusieurs grandes villes comme Paris ont déjà fait le choix de réduire plutôt les voies destinées au véhicules à moteur car plus il y a de voies plus il y a de voitures. Il faut connaître l'effet rebond. - L'air sur l'avenue saint exupéry est surchargée et l'avenue est de plus en plus bruyante à cause, en autres, de l'arrivée des voitures de l'extérieur de Toulouse. <p>Un bouchon sur cette avenue correspond à environ 50 voitures, avec seulement une personne par voiture, qui pourraient être remplacées par un bus.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le coût du projet jonction correspond à la fabrication d'un téléo qui crée lui aussi des emplois et renforce l'attractivité des modes doux et rapides et qui est un excellent attrait touristique. - Nous savons aussi que les énergies fossiles ne cessent d'augmenter et le risque est que lorsque ce projet monumental sera terminé, il n'y aura plus personne pour y rouler dessus à cause des coûts des énergies. - dépensons notre argent public sur des modes de déplacement pérennes qui augmentent l'intermodalité douce : Un vélo à assistance de 30 kilos qui porte une personne de 75 kg consomme toujours moins d'énergie qu'une voiture d'une tonne avec une personne de toujours 75 kg dedans. : Il faut des voies express pour vélos pour que les gens puissent venir de plus loin. De plus, combien de béton représente cette infrastructure? Chaque tonne de béton émet beaucoup de CO2 à l'inverse de la végétation qui va être détruite pour ce projet . <p>Le budget pourrait être utilisé pour de nouvelles lignes de transport en commun, de nouveaux accès cyclables (en particulier des passerelles pour les piétons et vélos au-dessus de la rocade ou d'autres voies routières ou ferrées).</p> <p>Toulouse, ville toujours innovante, pourrai aussi aider des start up à créer les véhicules légers de demain comme par exemple des vélos couchés rapides carrénés à pédale et assistance avec toute la sécurité et normes pour empreinter des routes.</p> <p>Merci d'utiliser l'argent du contribuable à bon escient, avec une vision sur le long terme!</p>
Mail-29	Concertation	<p>Bonjour,</p> <p>Voici mon avis dans le cadre de la concertation en cours sur le projet de jonction est :</p> <p>Je trouve le projet de la jonction inacceptable, du point de vue écologique et politique. Je suis affolée d'avoir cru à un changement de stratégie vers plus de modernité en voyant la végétalisation de l'île du Ramier. Il faut cesser ces grands travaux insensés et obsolètes, et investir dans une stratégie de transports en commun et de transports actifs ambitieuse à la place de cette jonction est qui sera une catastrophe environnementale.</p> <p>Merci pour le relais,</p>

Mail-30	Jonction est : défavorable	<p>Je ne suis pas favorable à un axe supplémentaire ouvert aux voitures individuelles.</p> <p>Je constate que l'analyse du trafic autour de la cité de l'espace est absente. On peut supposer que le trafic venant de l'extérieur de Toulouse se reportera sur les routes de Revel et de Castres dans Toulouse intra muros. Le nombre de voies n'est pas clair non plus.</p> <p>Pourquoi pas un projet similaire pour bus + vélo mais peut être un peu cher.</p> <p>Ou un mini Métro : Val de limayrac - cité de l'espace - malepere - Airbus ds</p> <p>Cordialement.</p>
Mail-31	Avis concernant le projet de jonction est	<p>Le projet est justifié par l'estimation des flux à l'horizon 2030. Cette estimation montre un accroissement des déplacements en voiture individuelle, prépondérant en volume par rapport aux autres modes. On ne sait pas bien dans quelle mesure ces estimations prennent en compte l'évolution des usages. Probablement n'est-elle basée que sur des sondages supposant aucun changement d'état d'esprit, aucune contrainte de consommation d'énergie. En tout état de cause, si cette projection se réalisait, ce serait un échec, la métropole Toulouse Est ne contribuerait pas, au contraire, à l'effort de sobriété déclaré indispensable par notre gouvernement.</p> <p>L'investissement d'une jonction Est devrait surtout s'apprécier à son incidence sur la transition vers les modes de déplacement doux. On ne sait pas dans quelle mesure cette question a été instruite jusqu'ici. Ainsi, que donnerait la simulation de flux si on n'en faisait qu'une voie site propre / modes doux? L'emprise en serait déjà probablement bien moindre</p> <p>Cordialement</p>
Mail-32	participation enquête publique	<p>bonjour</p> <p>Enfin toulouse décide de faire des nouvelles voie !!!!!</p> <p>Il était temps.</p> <p>La ville se meurt dans les bouchons.</p> <p>Avec 10000 nouveaux arrivants tous les ans depuis des années, le réseau toulousain est devenu obsolète de la faute du manque de vision de ses dirigeants.</p> <p>Alors je dis oui même si il est trop tard. Cela fait 10 ans que cela aurait du etre fait, de l'anticipation pas de la réaction.</p> <p>cdlt</p>

Mail-33	non à la jonction est	<p>Dans le cadre de l'enquête publique sur la jonction Est, veuillez trouver ci-dessous mon avis, destiné à être rendu public, lu par les gestionnaires du projet, et intégré au futur dossier d'enquête publique.</p> <p>Habitante des quartiers sud-est de Toulouse et éco-déléguee, je m'oppose fortement au projet de jonction Est pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - destructions d'espaces naturels (réserve de biodiversité) et d'espace de promenade et de grand air pour les habitants (enjeu de santé publique car les espaces verts permettent la lutte contre la sédentarité, notamment pour les enfants) - course inutile à la "fluidité" routière : il a été prouvé que plus d'aménagements pour les voitures conduisent à plus de circulation, donc plus de pollution de l'air, plus de pollution sonore, plus d'accidents (autres enjeux de santé publique) - les ressources publiques financières étant limitées, il convient de les attribuer à des modes de transport plus sobres en énergie (enjeu de souveraineté nationale par rapport aux importations d'énergie fossile) et moins émetteurs de gaz à effet de serre (enjeu environnemental de lutte contre le changement climatique). Le budget pourrait être utilisé pour de nouvelles lignes de transport en commun, nouveaux accès cyclables (en particulier des passerelles pour les piétons et vélos au-dessus de la rocade ou d'autres voies routières ou ferrées). <p>N'oubliez pas les générations après vous qui n'auront que faire de la voiture (plus de pétrole) et qui aimeraient que vous, qui pouvez prendre des décisions, entamiez la transition écologique planifiée, réfléchie et efficace (voir le troisième volet du rapport du GIEC et celui du Shift Project) dès aujourd'hui pour nous permettre de vivre aussi longtemps et dans des conditions correctes pour nous, les générations futures.</p> <p>Merci d'utiliser l'argent du contribuable à bon escient, avec une vision long terme !</p>
Mail-34		jonction est

<p>Mail-35</p>	<p>Nouvelle jonction au périphérique à l'est de Toulouse</p>	<p>Bonjour, Votre projet ne me semble pas économiquement justifié et rentable.</p> <p>Quels sont les objectifs ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'accompagner le développement de l'Est toulousain <p style="padding-left: 40px;">Ce projet permet la liaison entre un quartier résidentiel et commercial déjà bâti coté Toulouse et une zone résidentielle peu dense. L'accès à la clinique croix du Sud et au site d'entiere ne peut justifier un tel investissement. Un échangeur autoroutier ne se justifie pas à cet endroit.</p> <ul style="list-style-type: none"> • de capter le trafic périurbain pour améliorer les conditions d'accès à l'agglomération . <p style="padding-left: 40px;">Seuls les gens demeurant au voisinage immédiat peuvent être intéressés par cet accès. Il n'aura aucun effet réel sur la densité de la circulation sur les routes de Castres et de Revel au-delà des premiers carrefours de concentration. Les mêmes bouchons seront là, à Quint-Fonsegrives et à Saint Orens.</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'améliorer et de sécuriser les conditions d'accès au périphérique Est, par la création d'un nouvel échangeur qui assurera une meilleure répartition des points d'accès <p style="padding-left: 40px;">Le pourcentage des véhicules qui emprunteraient cet échangeur aux heures de pointe ne sera pas significatif.</p> <ul style="list-style-type: none"> • de faciliter les transports en commun aux heures de pointe, en renforçant le maillage du réseau et en « délestant » les routes de Revel et de Castres du trafic automobile au profit de la circulation des bus Linéo <p style="padding-left: 40px;">Faux argument compte tenu de la longueur des bouchons sur les routes de Castres et de Revel. En outre la circulation sera densifiée sur la M16 reliant ces mêmes routes ce qui ralentira d'autant plus les bus Tisseo qui sur ces axes ne sont pas en site propre.</p> <ul style="list-style-type: none"> • de développer et mailler les liaisons douces, piétons et cycles <p style="padding-left: 40px;">Pour cela pas besoin d'un tel chantier. Une passerelle cycliste et piétonne suffira.</p> <p>Remarques complémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi 2 ponts ? - Pourquoi un tel projet qui verra le jour alors que la circulation automobile sera en décroissance. - favorisez les déplacements locaux avec des voiturettes électriques (électriques et surtout pas des monstres hybrides) - augmentez les capacités de circulation cycliste (sans automobile avoisinante) <p>En conclusion ce projet est pharaonique et relie deux zones bouchées . Sans justification économique pour le contribuable.</p>
----------------	--	--

Mail-36	Non à la jonction est	<p>Dans le cadre de l'enquête publique sur la jonction Est, veuillez trouver ci-dessous mon avis, destiné à être rendu public, lu par les gestionnaires du projet, et intégré au futur dossier d'enquête publique.</p> <p>Habitante des quartiers sud-est de Toulouse, je m'oppose fortement au projet de jonction Est pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - destructions d'espaces naturels (réserve de biodiversité) et d'espace de promenade et de grand air pour les habitants (enjeu de santé publique car les espaces verts permettent la lutte contre la sédentarité, notamment pour les enfants) - course inutile à la "fluidité" routière : il a été prouvé que plus d'aménagements pour les voitures conduisent à plus de circulation, donc plus de pollution de l'air, plus de pollution sonore, plus d'accidents (autres enjeux de santé publique) - les ressources publiques financières étant limitées, il convient de les attribuer à des modes de transport plus sobres en énergie (enjeu de souveraineté nationale par rapport aux importations d'énergie fossile) et moins émetteurs de gaz à effet de serre (enjeu environnemental de lutte contre le changement climatique). Le budget pourrait être utilisé pour de nouvelles lignes de transport en commun, nouveaux accès cyclables (en particulier des passerelles pour les piétons et vélos au-dessus de la rocade ou d'autres voies routières ou ferrées). <p>Merci d'utiliser l'argent du contribuable à bon escient, avec une vision long terme!</p>
Mail-37	Observation sur le projet	<p>Bonjour,</p> <p>A la lecture du dossier de concertation, je n'ai pas trouvé ou compris les éléments suivants qui me semblent pourtant importants:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la voie verte n'est pas phoniquement séparée de la 2x2 voies ce qui la rendra particulièrement désagréable à pratiquer, une séparation végétale serait suffisante si la largeur de la séparation était augmentée - la 2x2 voies va encore venir réduire l'albedo de la zone et donc augmenter le potentiel réchauffement local, ne serait-il pas judicieux d'imaginer une couverture végétale suffisante au-dessus de la route afin d'éviter la surchauffe? - en quoi apporter plus de voitures sur le périphérique va permettre de le désengorger aux heures de pointes? Ne serait-il pas plus pertinent de réaménager les échangeurs pour avoir des ronds-points au lieu des feux de circulation qui donnent des à-coups à la circulation ? Aménagements qui seraient probablement moins coûteux. - avoir un échangeur de plus sur une portion de périphérique si réduite ne va-t-elle pas engendrer encore plus de congestion à ce niveau là? <p>Bien cordialement,</p>

Mail-38	Il faut des limites à l'expansion -Le projet de jonction Toulouse Balma et autres agglomérations voisines	<p>Les habitants qui résident en bordure de la cité de l'espace, du parc La grande plaine côté Limayrac subissent un trafic routier entre l'accès vers Toulouse, l'accès au périphérique et le trafic aérien (important au dessus des habitations), par la présence des aérodromes. Ces trafics sont extrêmement délétères notamment ces dernières temps dans les périodes de canicules.</p> <p>Au même titre que la taille d'un sac de courses qui, plus il est grand plus on en met, ajouter des axes routiers telle que cette nouvelle jonction ne fera qu'augmenter le trafic. L'on croit régler un besoin mais plutôt l'on en crée.</p> <p>J'ai connu Toulouse dans les années 80, les bretelles d'accès au périphérique étaient toujours engorgées. Des travaux furent entrepris mais le problème subsiste toujours.</p> <p>Là ce sera pareille. Autrement dit cette jonction va augmenter ou développer le besoin au lieu de le circonscrire.</p> <p>D'autre part je suis revenue sur Toulouse depuis quelques mois, je constate que dans la ville et ses coins d'extension, mais aussi dans les communes adjacentes notamment Balma, il est fait un aménagement de gestion et pas de raison. Je suis d'ailleurs stupéfaite par cette démographie galopante et ces travaux permanents, ce mitage de plus en plus important aux abords de Toulouse comme dans les communes voisines. L'on ne peut développer sans fin. Les terres agricoles se réduisent; allons nous manger que du macadam ?</p> <p>Autrement dit pour la santé de Toulouse (qualité de l'air, démographie), de sa singularité (patrimoine et harmonie citoyenne (peu de conflits observables dans le quotidien notamment dans le centre ville et dans quelques coins comme la côte pavée), il faut privilégier la qualité au détriment de la quantité voire de lobbies qui ne pensent qu'à faire du business.</p> <p>C'est l'image de Toulouse et son fond identitaire que j'ai connus et pour lesquels j'ai travaillé (années 84 à 86) avec le maire M. Baudis, madame Deverinas qui fondent mon opinion sur cette agglomération et ses environs.</p> <p>SVP restez prudent !,principe de précaution de rigueur, Non à la nouvelle jonction !</p> <p>Cordialement.</p>
Mail-39	Projet jonction est Toulouse	<p>bonjour</p> <p>Il me semble que ce projet va induire une rupture importante de la zone verte de la Plaine, reconnue pour sa qualité au niveau national. Celle ci est un lieu de promenade, de jeux et de déplacement doux pour des milliers de Toulousains.</p> <p>Par ailleurs, dans une optique de réduction du trafic routier, mieux vaudrait consacrer ce budget au renforcement des transports en commun.</p> <p>Je suis donc opposé à ce projet</p>

Mail-40	Concertation jonction est	<p>Je suis contre votre projet en l'état :</p> <p>Quelques soient les besoins de la Clinique et des nouveaux quartiers que vous prenez comme arguments pour justifier cette nouvelle jonction, votre solution est en totale contradiction avec les préoccupations actuelles de réduction des émissions de CO2, de recherche d'amélioration de la qualité de l'air, de limitation de l'emprise sur des terres végétalisées, de la nécessaire évolution vers des modes doux de déplacement.</p> <p>Votre projet ne fait que privilégier l'utilisation de la voiture individuelle, ce qui va totalement à l'encontre des décisions à prendre au XXI siècle en matière de mobilité !!!</p> <p>Cherchez bien et pour beaucoup moins cher vous pourriez privilégier les transports en commun, bus plus fréquents, parkings (à étages ? pour moins d'impact sur le sol...) en amont de la rocade...</p> <p>Les bonnes solutions sont sûrement entre vos mains !</p>
Mail-41	contribution au débat	<p>J'ai participé avec beaucoup d'intérêt à la réunion publique d'information et d'échanges organisée par Toulouse Métropole le 4 juillet 2022 à Saint-Orens, après avoir lu le document de concertation du projet de jonction est (https://www.toulouse-metropole.fr/projets/jonction-est). Etant invité à formuler mes remarques par écrit, je vous les soumetts ci-dessous.</p> <p>1 – Un manque de cohérence dans le cadrage des besoins de mobilité</p> <p>Le développement urbain à l'extérieur du périphérique engendre incontestablement des besoins de mobilité. Le PDU est le cadre adéquat pour les examiner et définir la meilleure manière de les prendre en compte. Il serait donc urgent d'actualiser un PDU datant d'une dizaine d'années, permettant de bien poser les problèmes de mobilité dans les contextes d'aujourd'hui et à venir, puis de définir de manière concertée les solutions globales que la Métropole compte y apporter, plutôt que de proposer des projets au coup par coup.</p> <p>2 – Un projet daté, donc des hypothèses à revoir</p> <p>Le projet de jonction Est constitue dans l'esprit de ses promoteurs une réponse aux besoins de mobilité en croissance forte. Formulant une réponse aux besoins de déplacement en période de pointe, ce projet fait la part belle à l'automobile souvent occupée par une seule personne pour les trajets domicile travail, principaux facteurs d'engorgement. Il tient insuffisamment compte d'un contexte qui a beaucoup évolué. Au moment du lancement du projet, le carburant automobile était bon marché, le réseau de transport en commun était squelettique dans le secteur concerné, le télétravail et les vélos à assistance électrique n'existaient quasiment pas. Aujourd'hui, plusieurs lignes Lineo irriguent à bonne fréquence le secteur, des solutions d'auto-partage se développent, des parcs-relais se mettent en place et la 3e ligne de métro se profile à proximité avec les rabattements liés ; il se vend maintenant 700 000 VAE par an en France, c'est une excellente réponse aux besoins de déplacement domicile-travail pour des distances qui sont comparables à celles de la majorité des déplacements quotidiens en voiture.</p> <p>Malgré un inévitable décalage dans le temps liées aux habitudes prises, mais avec le déclic bénéfique occasionnés par les crises du Covid et climatique (« on ne peut plus raisonner comme avant, on doit changer nos habitudes »), chacun peut constater une véritable prise de conscience de nos concitoyens.</p> <p>On peut donc raisonnablement penser que la politique volontariste engagée par Toulouse Métropole en matière de report modal (transport collectif, modes doux...), qu'il faut saluer mais qui doit être amplifiée, est de nature à absorber l'essentiel de l'important accroissement des besoins de mobilité liée à l'augmentation de la population et des activités à l'extérieur du périphérique dans le secteur de ce projet. Les projections des déplacements présentées dans l'étude montrent en effet que la part de l'automobile diminue par rapport autres modes, et il paraît clair qu'une meilleure prise en compte de ce nouveau contexte dans ces évaluations serait de nature à mieux les contenir encore.</p>

		<p>3 – Un projet dont les impacts n'ont été que partiellement étudiés L'impact sur la santé (bénéfique ou négatif) et le bruit ne sont pas encore évalués à ce stade. La présentation d'un bilan carbone du projet, détaillant l'impact de la construction et son impact sur les émissions (en plus, du fait de l'accroissement des déplacements ou en moins si une diminution de la congestion du trafic est obtenue) est une nécessité. Il devra prendre en compte le fait que le nouvel échangeur allongerait sensiblement les distances parcourues pour la majorité des usagers. Enfin, les impacts sur la qualité de vie des quartiers desservis ou impactés comme ceux à l'intérieur du périphérique (Limayrac, Terrasse, Montaudran...), et sur les zones de loisirs ne font l'objet d'aucune analyse.</p> <p>4 – Clarifier l'intérêt multimodal du projet Le projet initial a été revu pour intégrer une voie de déplacement piétons-vélos. Le projet est supposé par ailleurs apporter plus de fluidité au réseau de transport en commun. S'il s'agissait d'un véritable projet multimodal, l'étude se devrait de quantifier les avantages pour chacun des modes de transport, en termes de temps de transport. Or elle ne le fait que pour les déplacements automobiles. L'étude devrait également préciser et ventiler les coûts pour chacun des équipements dédiés : ceux pour l'automobile, ceux pour les modes doux, ceux pour les transports en commun (aménagement des échangeurs existants avec des voies réservées...).</p> <p>On est tenté d'en conclure qu'il s'agit d'un projet pour l'automobile avec des effets très secondaires pour les autres modes, et d'un affichage destiné à apaiser les oppositions que le projet de jonction Est suscite. Alors qu'il serait intéressant d'évaluer l'intérêt de chaque tranche d'investissement propre à un mode donné, et de mettre en évidence de façon quantifiée les éventuelles synergies.</p> <p>5 – Un projet n'évoquant pas les alternatives possibles Seule est présentée la création d'un nouvel échangeur. D'autres solutions techniques comme les réaménagements lourds des points d'engorgement comme les échangeurs 17 et 18 (par exemple doublement du pont de l'échangeur de la route de Castres), comme la création d'une passerelle pour les modes doux sans voie autoroutière, auraient dû être présentées, ceci en termes d'avantages pour le trafic des divers modes de déplacement et en termes de coûts. Elles seraient à chiffrer, même de manière indicative. Cette comparaison d'alternatives ferait preuve de pédagogie et éviterait le sentiment qu'a le public d'un projet imposé à une majorité d'habitants qui y sont opposés.</p> <p>6 – Un projet surdimensionné pour les voitures et sous dimensionné pour les modes doux Le trafic routier qui s'engagerait sur la nouvelle voie provient du chemin de Ribaute (2x1 voie), ou dans l'autre sens cherche à l'emprunter. Il s'écoulerait tout aussi bien sur une 2x1 voie ; ce n'est qu'à proximité des échangeurs qu'il convient de doubler les voies. La construction d'un double pont ne paraît pas justifiée pour écouler un trafic qui restera inférieur à ceux qui subsisteront sur chacun des échangeurs 17 et 18, qui ne comportent qu'un seul pont. Pour les modes doux, la nécessaire cohabitation vélos-piétons oblige à augmenter la largeur de l'ouvrage envisagé.</p> <p>7 – La crainte de la prolongation du projet Les projets d'équipements de ce type sont classiquement menés par phases : prolongation du réseau pour s'adapter le moment venu à la croissance des besoins. Preuve en est que ce nouvel échangeur n'a pas du tout été envisagé au moment de la création du périphérique Est. La tentation sera grande de prolonger la voie autoroutière dans quelques années, pour réaliser une déviation des agglomérations de Fonsegrives et de Saint-Orens. Prolongation qui se ferait au détriment d'un secteur de loisirs de plein air puis d'une zone agricole que Toulouse Métropole a pour objectif de préserver (p36). Le dossier se doit d'affirmer haut et fort que ce ne sera pas le cas. Pour le</p>
--	--	--

		<p>garantir, les modifications d'urbanisme prévues dans le projet doivent également porter sur une meilleure sécurisation des zones naturelles et agricoles des vallées de la Saune et de la Marcaissonne.</p> <p>8 – Les aspects financiers</p> <p>On conçoit tout à fait que le montant annoncé des travaux (valeur 2016) soit amené à être réévalué au moment d'éventuels travaux. Le coût final devrait se rapprocher de la centaine de million d'euros, d'autant plus qu'un certain nombre de dépenses liées au réaménagement des routes de Revel et de Castres pour faciliter les modes de transport hors voiture n'ont pas été précisées.</p> <p>Une part importante de ce montant est prise en charge par Vinci Autoroutes dans le cadre d'un accord national prévoyant des investissements par les concessionnaires en contrepartie de l'allongement de la durée des concessions. Il y a donc pour Toulouse Métropole un « effet d'aubaine » qui pousse à réaliser des travaux de type autoroutiers plutôt que d'autres investissements propres à faciliter les déplacements. Ceci fausse le calcul économique et l'optimisation de l'allocation des ressources.</p> <p>Avec le montant alloué à ce projet, il y aurait probablement matière à renforcer la politique d'investissement de Toulouse Métropole en faveur des transports en commun et des modes doux dans le secteur desservi et impacté par le projet de jonction Est, de façon à inverser de manière radicale la tendance naturelle à l'utilisation de la voiture vers un périphérique déjà saturé en heures de pointe.</p> <p>Une liaison piétons-vélos entre le secteur de la Cité de l'Espace et le chemin de Ribaute en serait un des éléments essentiels.</p>
Mail-42	concertation sur le projet de Jonction-est	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Les présentes remarques sont rédigées à titre personnel.</p> <p>Elles sont deux types de destinataires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Monsieur Maxime Boyer, adjoint délégué aux circulations douces, connaît mon travail sur le bout du doigt - les services de la métropole en charge de la concertation sur la jonction-est ne me connaissent pas : je leur précise donc que j'écris à titre personnel ; au sein de 60 millions de piétons 31, je suis la correspondante locale pour Croix-Daurade, et, de fait, la "Madame Réseau Express Vélo" de cette association ; je ne suis cependant pas habilitée à parler en son nom au delà de ce qui concerne le REV ; il est toujours possible que d'autres adhérents (pas moi) critiquent la jonction-est dans son principe même. Ils ne sont pas engagés par le présent mail. <p>Le Président de 60MP31, M. Richard Mebaoudj, est mis en copie.</p> <p>Le dossier de la concertation est lisible à cette adresse.</p> <p>Je lis que "La configuration retenue pour la Jonction Est dans le cadre des études d'avant projet comprend : • un échangeur et des voies d'entrecroisement sur le périphérique Est, • 2 ouvrages de franchissement du périphérique (2 x 2 voies) • 1200 m de voie de liaison à 2x2 voies entre le périphérique et la M16 avec une voie verte l'accompagnant de 3 à 4 m, • un accès côté Toulouse centre en 2x1 voie avec trottoir (2m) et voie verte (3m), • 1 ouvrage de franchissement de l'Hers qui permet aussi le rétablissement de la jonction de la voie verte et du circuit sportif • 1 ouvrage de franchissement de la Saune".</p> <p>Ce vaste projet me dépasse un peu, je me contenterai donc de remarques ponctuelles sur les sujets que je connais, en priant Monsieur Boyer d'excuser les redites sur les sujets où il connaît déjà nos positions et contre-propositions.</p> <p>Une ligne directrice générale pour nous : la séparation piétons/cycles</p> <p>La cohabitation cyclistes/piétons sans séparation digne de ce nom (une séparation physique formant un véritable obstacle) finit par se traduire par l'élimination des piétons. A chaque occasion, nous avons demandé ce genre de vraie séparation à M. Boyer. Il a semblé nous entendre plus d'une fois.</p>

		<p>De son côté, 2P2R, dans cet article de La Dépêche, a, lui aussi, critiqué le partage des vélos avec des voies vertes très fréquentées par les piétons. Nous avons eu aussi un échange avec les services du Conseil départemental, qui préconisent eux-aussi une nette séparation entre piétons et cycles, même sur une "voie verte".</p> <p>Or, une telle séparation me semble absente du projet présenté.</p> <p>Par exemple, en page 12 du document soumis à concertation, on peut voir des coupes de profils en travers de chaussées (il ne m'a pas été matériellement possible de les copier/coller) qui montrent clairement une "voie verte" mélangeant cycles et piétons. Il doit y en avoir d'autres au dossier.</p> <p>Nous souhaiterions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - dans les zones où des piétons peuvent avoir à se rendre (leur domicile, leur travail), de vrais trottoirs bien à eux - dans des voies vertes de zones de loisirs, une vraie séparation apportant à chacun son confort <p>En revanche, si cela peut arranger, nous ne revendiquons pas forcément de passer partout ; dans des zones où l'on ne fait que circuler sur une grande distance (grande route, échangeur d'autoroute ...) l'absence de cheminement-piétons peut être acceptable ; dans de telles géographies, le piéton devient usager du bus, et nous nous attachons surtout à la qualité des voies de bus ; peu de piétons rêvent de grandes promenades à pied tout au long de la LMSE, ou sur un échangeur d'autoroute</p> <p>Un parcours structurant : la LEV 12 (circulaire extérieure) ; des demandes fortes de notre part</p> <p>La LEV 12 est si structurante que nous avons des attentes fortes. Nous décrivons successivement ci-après :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 le projet de la Métropole tel que présenté dans le présent dossier 2 le contre-projet que nous avons produit (sans connaître le présent dossier) 3 les évolutions que nous apportons à notre contre-projet après lecture du présent dossier 4 les points sur lesquels nos objections demeurent <p>1 le projet de la Métropole tel que présenté dans le présent dossier</p> <p>En page 17, le dossier de la concertation montre encore une image que je ne puis copier/coller.</p> <p>On y voit un "Réseau express vélo existant ou en projet" (couleur verte)</p> <p>L'image montre une voie principale nord-sud correspondant à un projet de LEV 12, circulant à l'ouest de l'autoroute ; elle est bornée par deux voies est-ouest qui la coupent : la route de Castres au nord et la route de Revel au sud ; entre les deux, prend place le présent projet de jonction-est (couleur orange).</p> <p>2 le contre-projet que nous avons produit (sans connaître le présent dossier)</p> <p>Notre proposition comporte un schéma global dans un fichier intitulé LEV 12. ; une portion plus difficile a fait l'objet de développements plus détaillés (REV Gabardie arc stratégique) ; enfin, ce parcours étant hérissé d'échangeurs comme un tricératops d'écaillés, nous avons produit Réflexions sur les échangeurs.</p> <p>Notre projet passe à l'est de l'obstacle autoroute+Herst, avec, à notre avis, les avantages suivants par rapport à un projet passant à l'ouest :</p> <ul style="list-style-type: none"> - meilleure prise en compte de L'Union et de Balma - moins de "confiscations" de voies vertes (Argoulets), actuellement mixte, au profit des seuls cyclistes - pas de traversées d'échangeurs dans la zone qui nous concerne, ce qui est quand même plus que dangereux pour un cycliste <p>Son inconvénient :</p>
--	--	--

		<p>- un seul franchissement de l'obstacle autoroute+Hers, via la LMSE ; ce n'est pas un choix de notre part ; il n'y avait, plus au nord que la LMSE, aucun moyen de franchissement que nous ayons jugé assez sûr (nous ne sommes pas amateurs de promenades sur les échangeurs d'autoroute, ni pour nous ni pour les cyclistes).</p> <p>Remarque :</p> <p>Bien que nous ayons plutôt travaillé sur l'est de Toulouse, nous avons quand même jeté un coup d'oeil ailleurs, en particulier sur la rocade Arc en Ciel, dont les échangeurs de nouvelle génération paraissent très intéressants. Certains, m'a-t-il semblé, réussissent à y faire passer des cyclistes avec une étanchéité complète par rapport au circuit-voitures.</p> <p>3 les évolutions que nous apportons à notre contre-projet après lecture du présent dossier</p> <p>En créant un moyen de franchissement de l'obstacle autoroute/Hers plus au nord que la LMSE, le projet de jonction est apporté une solution bienvenue. Nous nous réjouissons qu'une traversée vers Toulouse-centre soit possible à hauteur de la future jonction-est, sans attendre la LMSE ; comme celle-ci continuera d'exister, cela fera deux solutions de passage ; l'abondance de biens ne nuit pas</p> <p>Ce moyen de franchissement passe sur un échangeur à construire ; la plus grande vigilance sera nécessaire pour séparer le flux-cycliste du flux-voitures, mais c'est sans doute possible ; il y a des échangeurs de nouvelle génération sur la rocade Arc en Ciel qui pourraient fournir des modèles si nécessaire</p> <p>4 les points sur lesquels nos objections demeurent</p> <p>Nous maintenons notre projet de LEV circulant en grande partie à l'est de l'autoroute en raison des avantages déjà cités.</p> <p>Nous maintenons nos objections contre le fait de trop faire passer les cyclistes sur des échangeurs (sauf un échangeur de nouvelle génération tel que celui à construire sera peut-être - mais cela doit rester une exception). En tous cas, les échangeurs vintage situés routes de Castre et de Revel nous paraissent trop dangereux. Les adapter à la circulation des cyclistes serait une vraie reconstruction, et les dépenses s'envoleraient.</p> <p>L'abandon de la passerelle qui aurait été consacrée aux "modes doux" Sans avis.</p> <p>Si, comme ailleurs dans le dossier, elle était prévue pour mélanger cycles et piétons sur le même parcours, autant faire cette économie.</p> <p>LMSE</p> <p>On peut lire page 15 :</p> <p>"LMSE (réalisé) La réalisation de la LMSE (Liaison Multimodale Sud-Est) améliore la qualité de la circulation et participe au développement maîtrisé du secteur Sud-Est en accompagnant l'urbanisation de certains quartiers et communes tels que Montaudran, Malepère, Marcaissonne, Saint-Orens-de-Gameville et Quint-Fonsegrives. Cette liaison urbaine multimodale permet aux bus, piétons et cyclistes de relier notamment le terminus de la ligne B du métro de Ramonville à Saint-Orens-de-Gameville. Elle accueille aujourd'hui les lignes de bus 27, 37, 78 et 80"</p> <p>Le passage souligné laisse entendre qu'il n'y a plus de voitures alors qu'il y en a encore.</p> <p>Si la LMSE ne prend plus les voitures, nous nous en réjouissons. Mais on finit par ne plus savoir ce qui est prévu.</p> <p>Nous insistons pour de vrais trottoirs (ceux en place sont parfois minimaux), au moins dans les zones où vont les piétons (domicile, lieu de travail ou d'études).</p>
--	--	---

5.2 Registres

SUIVI DE LA CONCERTATION			
Date	Personne de permanence	Nombre de visiteurs	Nombre de lettres recueillies
<p><u>Traitement des données personnelles</u> Toulouse Métropole précise que le présent registre n'a pas vocation à collecter des données à caractère personnel. Pour être recontacté(e), Toulouse Métropole vous invite à vous adresser à l'adresse mail suivante : jonction-est@toulouse-metropole.fr Ce registre est <u>public</u>.</p>			
28,06,22	Priscilla BIZART / Pascal KOVACS (Quint Fougères)	0	0
29,06,22	Priscilla BIZART / Pascal KOVACS (Vill. des Romains, quai n° 4, 9)	16	2
24,07,22	Priscilla BIZART / Pascal KOVACS (102 av. et coin de rue de Béna)	1	0
03,08,22	Priscilla BIZART / Pascal KOVACS (Siège Toulouse Métropole)	0	0
26,08,22	(Mairie de Quartier Armeau 5.1)	5	0
30,08,22	Pascal KOVACS (Mairie St-Jans)	5	0

➤ Permanence quartier 4.3 29/06/2022

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Association DELTOUR - LIMAYRAC

le projet oppose 2 groupes de population :

- a) le demandeur = habitants de BALMA, QUINI, ST ORANS
- b) le victime = habitants de Toulouse (4.3)

l'échange côté Toulouse n'aboutit car il n'y a
une voie pénétrente adaptée :

- saturation des Allées de lue de Limaysac
- perturbation du quartier de pollution

Nous sommes totalement opposés à ce projet
et nous faisons valoir tous les moyens pour
le bloquer

le 29/06/22

P'encre même a été de ne pas faire
accéder la ligne 3 du métro à l'est
du périphérique (QUINI / ST ORANS)

D.

- pour l'association des Vincennes
- La simulation du trafic routier sur le chemin de FIRHIS p 23 (+ 60 véhicules/heure) n'est pas réaliste puisque ce chemin est conçu pour avoir un trafic quasi nul. Il y aura donc un transfert sur les voies proches dont l'allée de Limayrac déjà bien chargée.
Cela est en contradiction avec le cheminement doux entre la future station de métro "Limayrac Cité de l'Espère" et la gare de l'Herz et la cité de l'Espère.
Il faudra donc prévoir une limitation du trafic sur l'allée de Limayrac.
 - L'Espère Natural de Ribault est un espace de promenade pour les riverains. Pour préserver ce cadre de promenade, il est souhaitable par une reprise du parcours spécifique de Ribault. Il est nécessaire de prévoir des dispositifs de réduction de cette nouvelle voie routière (impact sonore et visuel) pour garder le cadre.

V

➤ Registre TM

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Observation générale :

Quand aura-t-on proposé dans notre ville un autre schéma de développement encourageant les citadins à privilégier les déplacements à vélo et en transport en commun ?

Alors que la région Occitanie a compris l'intérêt d'une nouvelle approche, Toulouse (comme Montpellier) favorisent de nouveaux projets routiers ; alors qu'on sait que l'offre d'espace à la voiture conduit à plus de véhicules (Usine Nouvelle, Décembre 2020).

Ne devrait-on pas s'inspirer de villes comme Gopenhague ou Amsterdam, ou Strasbourg et Bordeaux, et Paris.

Points particuliers :

Page 13 en fait référence, pour justifier ce projet, au PLU-H et au SCOT, alors que le premier est à reconstruire et que le second est en révision. On est, me semble-t-il, entrain d'acter l'impact de notre mode de vie sur l'environnement et on peut espérer que PLU-H et SCOT le prendront en compte.

Page 22-23

On ne peut qu'être effrayé par les études de trafic, avec ou sans projet de jonction Est. Si on analyse les prévisions de trafic avec jonction, on ne peut que constater une forte augmentation ^{accroissement} ~~augmentation~~ des déplacements en voiture induisant dans les axes existants de la métropole une augmentation du trafic, ~~entraînant~~

forçément du boulevard aux "Rues" de part et d'autre.

En conclusion: Toulouse a négligé le développement des transports en commun désertant la périphérie en partie pour favoriser le développement du Métro bien utile au toulousain. Il est peut-être temps de délaissier les projets ~~qui~~ qui encouragent la circulation en voiture pour proposer des modes de déplacement alternatifs.

"

5

3/08/2022

Observations Jonction Est

- Je suis très déçue de voir ce projet ressortir sans beaucoup de changement depuis 2008 et 2016. Ce projet repart avec 1 seul point de vue: l'utilisation de la voiture individuelle! Les autres aménagements ne viennent qu'après, comme pour "faire joli" (voies piétonnes et cyclables, l'espace matine Ribaulte...)

- Le postulat de départ est l'augmentation du nombre d'habitants et des activités à l'at de toulousain, mais ce n'est pas l'augmentation du trafic routier! Si vous créez une route, oui il y aura plus de voitures. Si vous créez une ligne de bus, des voies cyclables et piétonnes, oui

les locaux les utiliserons fortement. Arrêtez de tout faire pour la voiture individuelle !

- La zone concernée est actuellement assez calme, en dehors de la Rocade : parc de la Plaine, voie verte, cité de l'Espace, l'Heris, zone agricole... C'est ce côté qu'il faut renforcer : faire une passerelle Vélo-Piétons-Navettes.

Je vous promets que vos voies prévues vélo-piétons prévues en bordure de route sur l'échangeur ne seront pas utilisées car la circulation le long des routes est anxiogène, mauvaise pour la respiration, bruyante, sous la canicule ou sous la pluie...

- Et que dire sur la Cité de l'Espace ! La rue Harel y est accolée ! Cela va perturber le fonctionnement de toutes les activités en plein-air (observation des étoiles, conférences...) Ça jarda et va appater : lumières, bruit, chaleur, pollution

- Avec le budget prévu par Toulouse Métropole, vous pouvez construire une passerelle intermédiaire, une passerelle à la Saïte 17 et une vraie voie modes doux à la Saïte 18. Et plus besoin de VINCI.

Même si on habite en banlieue, on a le droit d'avoir des pistes cyclables et piétonnes. On peut ne pas être dépendant de la voiture. Nos élus ont la capacité de changer nos modes de déplacement, on attend

beaucoup de leur part pour faire baisser la
dépendance au pétrole, faire baisser la
pollution et le réchauffement climatique, au
ce jour de 3^{ème} vague de canicule de l'été 2022.

le 03/08/22 ,

5.3 Courriers

Toulouse 26/09/2022

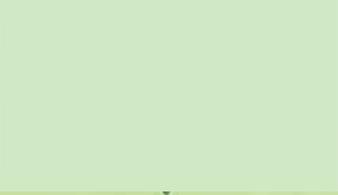
Madame, Monsieur,

l'objet de mon courrier est le projet de jonction est à Toulouse.

Comment accepter un quartier défigurée, un flot de véhicules bruyants et polluants, la destruction d'espaces verts ----

Je suis résolument contre ce projet.

Cordialement.



**Association des Résidents
DELTOUR – LIMAYRAC**



TOULOUSE METROPOLE
Domaine des Infrastructures
1 place de la Légion d'Honneur
31 500 TOULOUSE

RAR

Toulouse le 15 juillet 2022

Objet : PROJET de JONCTION EST sur le périphérique toulousain

Monsieur le Président,

Après avoir participé à la réunion d'information du 29 juin dernier à la Villa des Rosiers, nous avons le regret de vous faire part de l'opposition totale des résidents composant notre association à ce projet de « jonction » coûteux et inadapté.

Nous avons bien noté la modification essentielle que vous avez apportée par rapport au projet de 2016 en décalant l'arrivée de l'échangeur de l'allée de Limayrac à la rue Maurice Hurel ; néanmoins, cela ne change rien au fait que cet échangeur aboutit à une quasi-impasse du côté toulousain car il n'existe pas de pénétrante pour remonter vers le centre-ville, entre l'avenue de Castres et la route de Revel. L'allée de Limayrac comme la rue de Limayrac ne sont pas adaptées à un surcroît de trafic. Ces voies sont en effet déjà largement saturées, notamment par les accès au Lycée Saint Joseph et à l'Institut de Limayrac dont les effectifs ont été largement augmentés ces dernières années. La circulation y est également difficile en raison des bus de la Ligne 37 qui s'y croisent déjà péniblement à plusieurs endroits.

Les conséquences de ce projet seraient donc particulièrement néfastes pour les habitants de notre secteur, le secteur 4.3 de Toulouse. Nous comprenons bien que ce projet a été défini pour le bénéfice des habitants de Quint Fonsegrives ou de Saint Orens mais cela ne peut se faire au détriment des habitants Toulouse et en particulier ceux du secteur 4.3 qui ont souvent payé le prix fort pour vivre dans ce quartier apprécié pour son calme et sa verdure.

Par ailleurs, au moment où tout est mis en œuvre pour limiter l'artificialisation des sols, il est impossible de justifier le bétonnage de 20 ha de terrains naturels pour faire gagner 2 minutes de parcours aux automobilistes qui emprunteront l'échangeur de Lasbordes (17) ou celui de Montaudran (18) en 2030.

Enfin, dans un contexte post-COVID et de prise de conscience du réchauffement climatique où de très nombreux actifs ont découvert le télétravail et les mobilités douces, il nous paraît essentiel de revoir les hypothèses de trafic et les projets de développement associés.

Association des Résidents

DELTOUR – LIMAYRAC

En conclusion, le projet de jonction Est nous paraît incompatible avec les infrastructures de notre secteur et incohérent par rapport aux nouveaux enjeux environnementaux comme aux orientations stratégiques du Plan Climat, de Toulouse Zéro Carbone et des règlements nationaux et européens.

Pour résoudre efficacement ce problème de circulation, il aurait fallu faire franchir le périphérique à la ligne 3 du métro en créant une station pour Saint Orens et Quint couplée à un parking-relai à l'est du périphérique.

S'il n'est pas possible de revenir sur le tracé de cette ligne, il nous paraît essentiel d'adapter votre projet à l'ensemble des contraintes, en prenant notamment en compte les avis et recommandations des personnes directement impactées au lieu de les rejeter comme cela a été systématiquement le cas lors de différentes concertations.

Nous rappelons à cet effet que dans le cadre des concertations sur la 3^e ligne de métro, l'association a fait un certain nombre de recommandations dont celle de créer un parking-relai sous l'allée de Limayrac : cet aménagement permettrait de retenir les voitures avant l'entrée en ville, et par conséquent de soulager la circulation vers ce centre.

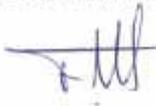
Une autre proposition serait de ne faire, en lieu et place de l'échangeur, qu'un pont au-dessus du périphérique, dédié aux transports en commun et aux mobilités douces, avec un parking-relai côté Quint-Fonsegrives. Un bus navette pourrait alors être mis en place pour relier ce parking à la station Cité de l'Espace.

Rappelons enfin que le chantier de l'échangeur serait simultané à celui de la construction de la ligne 3 du métro qui va largement contraindre notre quartier et cette juxtaposition va également être source de complications majeures pour les habitants du quartier.

Restant à votre disposition pour tout échange complémentaire sur les alternatives à ce projet, nous vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs,

Pour l'Association,

le Vice-Président :



François de Bertier

le Président :



Olivier de La Burgade

PS : Nous vous prions de nous faire parvenir les documents qui ont été présentés lors de la réunion publique du 4 juillet à St ORENS ou de nous préciser où peuvent être obtenues des copies.

5.4 Extraction du site « Je Participe »

Titre/fr	Contenu/fr	Pièces jointes
Jonction EST : Agression visuelle du projet	Ce projet d'échangeur par son emprise ne peut que défigurer cette zone de promenade de la plaine de l'Hers. Préservons ce cadre ressourçant. L'inverse serait un gâchis paysager	0
Et les transports en commun ?	L'amélioration des transports en commun a t'elle été étudiée avant d'encre privilégier le tout voiture comme au temps des années 80 ?	0
Un scandale de plus	C'est une honte je ne suis pas du tout d'accord avec ce projet aux coûts faramineux et qui va payer les travaux comme d'habitude ? Le contribuable soit pas les impôts, soit par un péage ! Un scandale de plus tout simplement	0
Des engagements versus des actes	Ce projet, tel qu'il est proposé, va à l'encontre des enjeux et obligations environnementales comme la réduction de l'artificialisation ou la réduction des GES. La réduction du principal émetteur de GES et de polluants dans nos villes et agglomérations devrait être le mantra de l'action publique. Ce projet ne cherche une fois de plus qu'à augmenter le débit des infrastructures routière favorisant outrageusement un type de mobilité le tout sur fonds publics. Une passerelle dédiée aux mobilités actives (avec bus Tisseo reliant les quartiers de l'est Toulousain à la zone Entiore-Ribaute) communicant entre les deux pistes cyclables de part et d'autre de la rocade) présente les intérêts suivants : économie des deniers publics, moins d'émissions de GES, peu d'artificialisation, moins de bruit. Merci	0
Projet à revoir pour tenir compte des réels enjeux de déplacements	Encore un projet de l'ancien monde, où le premier objectif est de rendre facile le transport en voiture. Il faut changer le mode de pensée de tout nouveau projet, pour que les mobilités actives soient prioritaires. Il faut ici qu'aller à cette clinique en bus ou en vélo soit rapide et agréable. Je vais moi-même de temps en temps à la clinique depuis Castanet Tolosan : je choisis par conviction d'y aller en bus, même s'il faut une heure au lieu de 20 minutes (si pas d'embouteillage bien sûr ce qui arrive souvent !). Il faut urgemment progresser sur ce sujet !	0
One more lane will fix it...	L'expression "one more lane will fix it" ("une voie de plus va résoudre" en français) est une manière satirique de définir des projets d'extensions de routes motorisées avec une promesse de fluidification de trafic. Elle fait écho à de nombreux projets routiers, situés notamment aux Etats-Unis, où l'on se retrouve parfois avec un nombre de voies astronomique et où les bouchons n'ont jamais disparu, voire se sont intensifiés. Le principe derrière ce paradoxe s'appelle le trafic induit. Si vous êtes automobiliste et que vous êtes en faveur de ce projet car vous imaginez que le trafic sera plus fluide, je suis désolé de vous apprendre que ce ne sera très probablement pas le cas ! On va donc dépenser énormément d'argent public dans une infrastructure qui va augmenter la dépendance à la voiture, alors que tous les signaux environnementaux, sociaux nous poussent à développer les modes de transports alternatifs. On marche sur la tête non ?	2
Je suis pour la Jonction EST	Il y trop de bouchon sur l'avenue de Castres. il faut faire cette jonction pour désengorger la situation.	0

Projet totalement anachronique	Tel qu'il est proposé ce projet va à l'encontre des impératifs sociétaux et environnementaux actuels. Alors qu'il faut tout faire pour limiter la place du transport automobile individuel dans nos villes et agglomérations, il ne cherche une fois de plus qu'à augmenter le débit des infrastructures routières avec un surcroît d'artificialisation des sols. Seule une passerelle dédiée aux mobilités douces (avec bus Tisseo reliant les quartiers de l'est Toulousain à la zone Entiore-Ribaute, et communication entre les deux pistes cyclables de part et d'autre de la rocade) présente un réel intérêt.	0
Annulation du projet	<p>Ce projet n'a aucun sens. Les initiatives actuelles prises par la métropole devraient réduire l'utilisation de la voiture (Metro extension ligne B, 3ème ligne. Mise en place de la zone ZFE).</p> <p>Ce projet s'arrête sur deux ronds points qui ne pourront adsorber le flux même si ce dernier est faible. En réalité, il s'agit d'un joli pont pour que nos politiques puissent dire qu'ils agissent.</p> <p>Je préconise une vraie étude mise à jour afin de démontrer que ce projet n'a pas lieu d'être.</p>	0
Une ville plus verte pour moins de canicule	Le gouvernement va allouer un budget de 500 millions d'euros pour remettre la nature dans les villes afin de lutter contre la canicule en développant des espaces avec de plus en plus d'arbres (info France Inter). Manifestement la jonction Est est en totale contradiction avec les aspirations actuelles et le besoin pressant de cette ville à gagner en verdure. Le parc de la plaine, le bois de Limayrac et la zone de la cité de l'espace sont un espace utilisé par de nombreux riverains afin de venir chercher une verdure trop peu présente dans la ville. En tant qu'habitant du Chemin de Firmis je regrette ce projet et m'y oppose fortement.	0
Doux modes, doux REV	Ah les modes doux, les voies vertes piétons cycles, arguments utilisés à tour de bras dans le dossier et lors de l'intervention des élus lors de la réunion publique de juillet. Tout cela est d'un autre âge, je constate dans mon entreprise que les déplacements vélotaf sont en forte augmentation vu la prise de conscience Co2 actuelle, donc la volonté est là, et il va falloir que ça augmente encore massivement. Je constate dans d'autres villes comme Copenhague que c'est la praticité, les voies non partagées avec les piétons et le temps+I15+I13	0
Projet Métropole Jonction Est	Je suis contre le projet.	0
Garder une partie du projet, réaffecter une partie du budget	<p>Il est capitale de développer l'accès à Toulouse en vélo car c'est le moyen de transport qui se développe le plus et permet de désengorger le trafic routier.</p> <p>1/ Relier 2 espaces verts de part et d'autre du périphérique peut donc avoir un sens légitime, par contre, pour qu'une passerelle vélo soit attractive, elle ne doit pas côtoyer un échangeur voiture : cet échangeur doit donc être abandonné puisqu'il ne résout aucun des problèmes de flux des véhicules et va au contraire être une gêne pour les habitants.</p> <p>2/ une passerelle vélo ne pèse que quelques millions, alors que le projet d'échangeur en vaut 80 ? Hé bien c'est l'occasion de récupérer 75 millions pour les affecter au Réseau Express Vélo, qui est aujourd'hui bloqué pour des raisons budgétaires. C'est aussi l'occasion de végétaliser les voies vélos pour qu'elles soient plus attractives et donner véritablement envie de quitter la voiture, en toute sécurité.</p> <p>Ainsi, au lieu d'achever un vieux projet d'un autre temps qui ne soulève que des oppositions de la part des habitants, Toulouse pourrait prendre de l'avance en utilisant ces fonds sur un projet novateur, en phase avec son époque et ses habitants !</p> <p>Clairement, l'époque est au développement du vélo, et la campagne de communication de Toulouse Métropole le montre, c'est une priorité de la ville, alors pourquoi ne pas simplement abandonner un projet devenu inutile pour financer un autre, innovant, populaire et peu coûteux ?</p> <p>Aimer Toulouse, c'est plus de vélos, pour moins de pollution, moins de trafic et plus de qualité de vie.</p>	0

Projet qui aggrave la gravité de Toulouse au détriment de pôles économiques nouveaux	<p>N'étant pas qualifié techniquement, ni riverain, ni utilisateur quotidien, mais résidant à 40 minutes du lieu déterminé, je ne pourrai me prononcer que sur l'aspect philosophique du projet. Autant dire tout de suite qu'il ne répond à aucun critère de ce qu'on attend d'un pays et d'une région modernes. Les échangeurs et les jonctions, c'est la France de Pompidou.</p> <p>Ces investissements ne feront qu'amener toujours plus de véhicules (qui nécessiteront d'autres aménagements, selon le schéma habituel) dans une métropole qui phagocyte déjà tout à 100 kilomètres à la ronde. Quasiment tous les investissements ayant trait aux transports dans le Tarn, le Tarn-et-Garonne, sont pensés et destinés à faciliter l'accès à Toulouse, aggravant sans cesse les mouvements pendulaires et le tourisme de consommation.</p> <p>Les investissements doivent désormais porter sur le transport collectif et sur l'implantation d'activités mieux réparties sur le territoire haut-garonnais et ses départements limitrophes, afin de rapprocher "le travail du travailleur". D'autant plus que la région est déjà bien dotée en infrastructures routières et que les progrès technologiques importants en matière de communication permettent de diminuer l'impact de la géographie dans l'activité économique.</p>	0
Un projet absurde	<p>Projet absurde à l'ère de la ZFE, de la limitation de la voiture en ville, du développement des transports en commun dont la 3ème ligne de métro, du Réseau Express Vélo,... et au regard des finances publiques...</p> <p>Je suis contre ce projet !</p>	0
Un proje aberrant	<p>Ce projet est contraire à tous les changements que nécessitent les crises écologiques et énergétiques qui sont déjà trop présentes et aux objectifs de la loi Laure et du PDU qui sont de diminuer le trafic routier !</p> <p>Cette jonction détruira les atouts d'un quartier en apportant pollution et bruits sans compter l'impact sur l'espace vert très fréquenté et la piste cyclable actuelle. Ce budget colossal devrait être affecté à l'amélioration de la desserte en transports en commun du secteur (y compris vers la clinique qui souhaite être desservie par ce nouvel accès!) et aux aménagements cyclables.</p>	0
Un choix de projet absurde	<p>Malgré le peu de communication qui a été fait concernant ce projet, on observe dans les commentaires ci-dessous une majorité d'avis négatifs.</p> <p>La population ne souhaite pas de ces infrastructures dédiées à la voiture. Cet argent doit être employé à la piétonnisation de la ville, à de meilleurs voies pour les vélo et à un renforcement des transports en commun.</p> <p>Faire l'erreur de financer ce projet c'est vous assurer une place de conservateur-pollueur dans l'avenir. Souhaitez-vous réellement laisser cette image de vous pour le futur ?</p>	0
Non à la jonction Est, non à un projet obsolète	<p>Face au réchauffement climatique, les priorités changent. Il faut désormais Protéger les espaces verts existants</p> <p>Donner la priorité aux transports en commun</p> <p>Donner la priorité au vélo</p> <p>Rénover et optimiser les échangeurs existants tout proches de celui prévu sans abimer une zone verte existante.</p> <p>Consacrer le budget prévu à ces priorités me paraît indispensable face aux défis climatiques.</p>	0
Contre sens climatique	<p>C'est prouvé, plus d'infrastructures routières = plus de voitures, camions = plus de pollution = plus de mort. Ce projet est tout simplement mortifère. Il faut au contraire réduire les infrastructures routières, pour orienter les gens vers les transports en commun, ou mobilité douce.</p>	0
Ne pas oublier Vélos piétons et alléger periph	<p>Il serait souhaitable de rendre accessible gratuitement les autos sur la partie autoroute entre ce nouveau échangeur et le périphérique pour alléger la circulation sur le périphérique et développer et mailler les liaisons douces, piétons et cycles, car de plus en plus de vélos entrent et sortent de Toulouse et sont parfois obligés de longs détours à cause des grands axes routiers et autoroutiers.</p>	0

Contexte réglementaire à prendre en compte.	<p>Plusieurs documents récents doivent être pris en compte par la Métropole et Vinci et devraient les amener à abandonner ce projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la loi Climat et Résilience qui impose de diviser par deux l'artificialisation des sols = priorisons le logement, les groupes scolaires et autres équipements publics plutôt qu'une nouvelle route qui va détruire des espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) au détriment d'autres projets - la loi de transition énergétique pour la croissance verte et la stratégie nationale bas carbone (SNBC) qui impose de réduire les émissions liées aux transports de -28% d'ici 2030 - le Green Deal de l'UE qui vise une réduction des émissions de GES de -55% d'ici 2030 et une décarbonation complète à horizon 2050 - le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) et la Zone à Faible Emissions (ZFE) mis en place par Toulouse Métropole elle-même = accroître le trafic routier est en contradiction flagrante avec les objectifs de ces deux documents qui visent une diminution des émissions de GES et de polluants atmosphériques <p>A l'inverse, le Plan local d'Urbanisme (PLUi-H) et le Plan de déplacements urbains (PDU) ont tous deux été annulés par la justice en raison d'insuffisances environnementales majeures (artificialisation des sols excessive pour le PLUi-H, hausse des émissions de GES pour le PDU). Cela signifie que le projet de Jonction Est est mené en l'absence de ces deux documents-cadre censés planifier le développement urbain. Il y a là un enjeu démocratique et un doute quant à la <u>légalité d'un tel aménagement dans ce contexte.</u></p>	0
Contre ce projet	<p>A l'instar de la grande majorité des avis exprimés, il me semble que nos impôts seraient bien mieux investis dans des solutions favorisant des modes de transport doux (développement des pistes cyclables, transport en commun ...). Même si cela n'est agréable pour personne, l'avenir n'est plus à la voiture !</p>	0
Est-ce bien sérieux ?	<p>Il est capitale de développer l'accès à Toulouse en vélo car c'est le moyen de transport qui se développe le plus et permet de désengorger le trafic routier.</p> <p>1/ Relier 2 espaces verts de part et d'autre du périphérique peut donc avoir un sens légitime, par contre, pour qu'une passerelle vélo soit attractive, elle ne doit pas cotoyer un échangeur voiture : cet échangeur doit donc être abandonné puisqu'il ne résout aucun des problèmes de flux des véhicules et va a+125u contraire être une gêne pour les habitants.</p> <p>2/ une passerelle vélo n+I15+I13</p>	1
Non à la jonction Est : inutile et néfaste	<p>Ce projet est très ancien et ne répond plus du tout aux besoins actuels. Il va augmenter le trafic sur la rocade, et embouteiller les alentours. Ce qui va à l'encontre du but recherché.</p> <p>De plus, il va artificialiser la zone et encore une fois encourager l'usage de la voiture personnelle au lieu d'encourager les modes doux de transport. Il va détruire la biodiversité.</p> <p>Il va à l'encontre de tous les objectifs des nouvelles lois sur le climat.</p>	0
N'oubliez pas les 2 roues motorisés	<p>Bonjour,</p> <p>svp, ne faites pas l'erreur comme pour le BUN qui est catastrophique d'oublier les motos et scooter.</p> <p>Faites des voies assez large afin que l'on puisse remonter les files tranquillement et en sécurité.</p> <p>Les 2 roues motorisés sont sans cesse oubliés alors qu'ils polluent moins que les voitures, fluidifient la circulation, ne prennent pas de place et polluent beaucoup beaucoup moins à la fabrication que TOUS les autres véhicules motorisés.</p> <p>Pour le reste, tant qu'il y a à la fois une voie verte pour les cyclistes, une voie de bus qui ne coupe pas à chaque fois les autres et une voie assez large pour les 2 roues motorisés ce sera OK</p>	0

Arrêter ce projet polluant et inutile	Il vaudrait mieux faciliter la circulation des vélos que de créer une nouvelle sortie de rocade. la distance entre la sortie de rocade 17 et le projet d'une nouvelle sortie près de la cité de l'espace est vraiment trop proche (1km environ) la sortie 18 est elle à 2km. Pourquoi tout ce béton et défavoriser autant la nature près de la cité de l'espace, le parc de la plaine et le bois de Limayrac ?	0
Projet insensé, coûteux et inutile en direction de Toulouse.	Les véhicules qui entrèrent côté Toulouse trouveront la rue Jean Gonord et aucune pénétrante devant eux. Ils devront, soit aller vers l'avenue Saint Exupéry chargée, soit aller vers l'allée de Limayrac de plus en plus utilisée. Il serait préférable de doubler le pont Avenue de Castres vers Quint-Fonsegrives d'une passerelle cyclable. Prendre le vélo pour aller à Quint-Fonsegrives est dangereux au niveau de ce pont. Jean-Yves Président de l'association de Fenoul.	0
Très mauvaise idée datée du monde d'avant: changez de priorité !	D'abord, si l'objectif est de fluidifier le trafic, il va rater son objectif car ce sont les entrées sorties trop rapprochées qui génèrent ralentissements et accidents. J'imagine également le bazar que cela va créer dans le quartier qui n'a pas les infrastructures en relation avec ce projet en particulier côté Toulouse. Ensuite, c'est une absurdité écologique à un moment où l'on cherche à développer les transports doux et éco-responsables. Enfin, en tant qu'habitant du quartier fréquentant ce site à pied ou à vélo quasi quotidiennement, ce projet est juste un cauchemar. Il y a d'autres priorités dont notamment mais pas exclusivement le développement des solutions de P+R (c/f Quint-Fonsegrives, déjà complètement saturé) et l'amélioration urgente des parcours cyclables parallèlement à l'offre de vélos en libre service (aussi à assistance électrique) sur un territoire plus large dans toute la métropole. Coté transports, plutôt que de dépenser un énorme budget pour cette absurdité autoroutière, il est clair que l'on a beaucoup d'autres choses à faire en priorité.	0
Contre ce projet de jonction Est	Je suis en accord avec toutes les remarques faites contre ce projet. Il est en total contradiction avec les soi-disant intention de verdir la ville et trouver des solutions d'avenir à l'égard de la circulation, du changement climatique etc.... Il n'y a que 4km entre les deux sorties, aucun intérêt d'en créer une entre ces deux. Améliorer les bus, le métro en prévision (Limayrac), création de parkings autour de la ville, développer les transports en commun des villes voisines (Quint, Labège, etc....), voies cyclables etc.... Arrêter des bitumer et détruire les zones vertes.	0
Étude de besoin de déplacement à revoir et alternatives à proposer	C'est bien de justifier par un nombre de voitures et logement mais: - pas d'analyse besoin du trajet départ et arrivée - n'est pas intégré avec l'arrivée de la 3e ligne métro il faudra toujours passer par route de Castres et Montaudran pour accéder au métro ligne 3. - c'était avant le choc pétrolier qui va durer donc en 2030 il y aura moins de voitures Donc étude à reprendre. C'est bien de nous dire c'est cela qu'il vous faut sans proposer des alternatives. Et si a la place une branche de la 3eme ligne de métro allait jusqu'à Entiore? Sur le projet lui même je souscris à de nombreuses remarques proximité piste cyclable à côté route notamment.	0
Contre ce projet et pour aménager les échangeurs existants	Ce projet d'un autre temps vise encore à faciliter et donc encourager l'usage de la voiture. En effet les élus affichent l' ambition d'une baisse de la part modale mais là ils vont à l'encontre, ce n'est pas avec plus de routes qu'il y aura moins de voiture ! Il faut au contraire améliorer les TC et le vélo et la marche et pour cela aménager les échangeurs existants : en effet sur les 2 échangeurs proches il y a respectivement 8 et 6 voies pour les voitures et rien pour les bus et les vélos. Il y a d'ailleurs eu un mort à vélo à Montaudran il y a 2.5 ans. Redistribuer l'espace au profit des TC, vélo + trottoirs confortables semble être prioritaire. Bref l'urgence climatique, les tensions sur l'énergie, le bon usage de l'argent public exigent non pas de nouvelles routes et un nouvel échangeurs mais de revoir l'existant au profits des alternatives à la voiture.	0

	<p>Ce projet est tout simplement une véritable aberration écologique et économique :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jonction inutile car jouxtant déjà 2 sorties existantes distante l'une de l'autre de seulement 2km (Montaudran et Labordes). La clinique est construite depuis quelques années maintenant et il n'y a AUCUN problème pour y accéder en voiture depuis l'une de ces deux sorties. 2. Projet à 80 M d'euros, une véritable aberration économique alors que la priorité devrait être donnée aux mobilité douces (Bus, développement des aménagements cyclables). Construire cette jonction est contraire à tous les changements que nous devons prendre pour faire face aux changements climatiques. 3. Détérioration de la qualité de vie des habitants de quartier. Cette jonction apportera nuisance sonore et pollution. Elle détruira aussi un véritable havre de paix et de verdure (parc de la Grande plaine et voie verte) empruntée par tous les habitants. 4. Enfin, honte au projet qui coupera la voie verte sans solution acceptable pour les cyclistes et piéton. 	0
Non à la jonction Est !	Habitante du quartier, je suis pour l'abandon de la jonction EST.	
Priorité aux humains. Stop aux projets climaticides	On doit favoriser les pistes cyclables urbaines dédiées = autoroutes pour vélo comme dans les villes modernes du nord de l'Europe	0
Un projet injustifié	<p>Le projet de jonction est totalement décalé par rapport aux ambitions, du moins affirmée, d'une métropole qui se veut soucieuse de l'environnement et du bien-être de ses habitants.</p> <p>Le projet est d'évidence un « retour vers le passé », la consécration d'une suprématie de la « bagnole ». Nous sommes vraiment dans le monde d'hier et pas de demain.</p> <p>Les critiques, notamment juridiques, ont déjà été faites : stérilisation des sols, suppression d'espaces verts...</p> <p>Même si l'on admettait, ce qui n'est pas le cas de l'immense majorité des habitants et usagers concernés, que les perspectives économiques à très court terme l'emportent sur l'intérêt général que sont censés défendre nos élus, l'argument, ainsi que le font valoir d'autres interventions, est irrecevable.</p> <p>Dans bien d'autres hypothèses très proches, le juge administratif garant des équilibres entre projets urbains et garanties des droits, a estimé, selon une formule consacrée, que le bilan coût avantages n'était pas justifié.</p> <p>Est-il établi qu'un tel projet, qui ne manquerait pas d'être contesté, justifierait de longues, et coûteuses procédures ?</p> <p>La raison, la logique impliquent que d'autres types d'aménagement s'imposent si l'on suppose qu'il existe un intérêt général local que la Métropole représente.</p>	0
Très bon projet	Cela va permettre un trafic plus fluide le matin et le soir.	0
Contre ce projet Ecocide, un de plus	<p>Je suis bien sûr contre ce projet.</p> <p>Alors que la délocalisation des entreprises vers les petites villes moyennes telles que Castres, Montauban, Carcassonne, Auch.. serait la solution à de nombreux problèmes de circulation, d'urbanisation, de densification urbaine, de pollution, de saturation, d'empiétement sur les habitats naturels..., on nous impose des projets désastreux, incompatibles avec les nouveaux enjeux et les réglementations désormais imposées par Les Normes environnementales.</p> <p>Tant que les élus défendront le paradigme du développement économique de leur petit territoire à l'intérieur de TM, sans partage de cette économie avec les petites villes proches qui se meurent, les problèmes écologiques ne feront que s'AGGRAVER.</p> <p>Plus on créera des routes et des dessertes, plus on augmentera les problèmes, il y a surtout un principe de base qui n'est pas respecté depuis 40 ans par les élus : les routes et les réseaux doivent être anticipés et construits AVANT LES CONSTRUCTIONS d'Habitation.</p> <p>Continuer encore dans ces directions est suicidaire.</p> <p>Merci pour votre attention mais je reste très pessimiste sur l'issue des enquêtes publiques qui ne sont que des simulacres de démocratie.</p> <p>Cordialement, une citoyenne qui souhaiterait faire respecter le bon sens.</p>	0

Projet indispensable pour les riverains à faire rapidement	L'accès au périphérique intérieur depuis la route de Castres peut nécessiter jusqu'à 20 mn de temps. Ce projet est donc plus que nécessaire et permettra qui plus est, en soulageant cet axe, de faciliter le passage de Lineo 1. Au passage, prévoir l'agrandissement du parking relais ou mieux la création d'un nouveau parking relais au niveau de Entiore. Les modes de déplacements ne doivent pas s'opposer mais offrir à chacun le choix de son mode de transport le mieux adapté à son besoin	0
Ça sert à quoi ...	<p>Dans les années 70 Maxime Leforestier chantait « Ça sert à quoi tout ça... », je crois que le projet de Jonction Est mérite la même question. Dans un temps où les agglomérations et en particuliers Toulouse ont besoin pour répondre à l'urgence climatique de verdir, d'adoucir leur mobilité, nous est proposé ici un projet tout au service de la voiture et ses échappements ...</p> <p>Comment y adhérer ? Ne vaudrait il pas mieux que ce budget soit redirige vers des actions plus efficaces en terme de déplacements propres telles que le plan vélo.</p> <p>Je finis donc par la suite du refrain « Ça sert à quoi tout ça Ne nous demandez pas de vous suivre »</p>	0
Projet climaticide, destructeur d'espaces naturels, encourage le trafic routier à la place d'investissements durables	<p>J'émet un avis défavorable à ce projet pour les raisons suivantes :</p> <p>La France détient le record européen de kilomètre de route par habitant. D'autre part, il a été démontré que créer de nouvelles voie autoroutières ne permet pas de fluidifier le trafic : on crée de nouvelles voies, donc les usagers sont encouragés, donc il y a plus de trafic, etc. C'est le cercle vicieux du trafic induit (paradoxe de Braess). Selon l'ARAFER, cette jonction aurait pour conséquence +11 % d'embouteillages sur la rocade.</p> <p>D'autre part, ce projet aura des impacts néfastes sur l'environnement sur le chantier et à proximité, avec destruction d'espaces naturels agricoles et forestiers (ENAF). Il y a dans cette zone des espaces à forts enjeux écologiques tels que la zone naturelle d'intérêt écologique floristique et faunistique (ZNIEFF) Toulouse-Lasbordes, les cours d'eau de l'Hers Mort et de la Saune ainsi que des zones humides, le tout en contradiction avec le projet de la Métropole de constituer un « Grand Parc de l'Hers » et avec la loi Climat et Résilience qui impose de diviser par deux l'artificialisation des sols.</p> <p>Plutôt que des routes, on a besoin de logements ou d'établissements publics comme des écoles collèges, lycées.</p> <p>Enfin, construire de nouvelles routes, c'est aller dans le sens inverse de l'histoire. Il est urgent de réduire nos émissions de GES et de réduire la pollution routière. Comment atteindre les différents objectifs si chaque collectivité territoriale continue comme avant le « business as usual » ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - la loi de transition énergétique pour la croissance verte et la stratégie nationale bas carbone (SNBC) objectif -28% de GES d'ici 2030 - Green Deal de l'UE : objectif -55% de GES d'ici 2030 et décarbonation complète vers 2050 -ZFE : diminuer les émissions de GES en ville ne veut pas dire les reporter sur la rocade ! -projet en contradiction avec le PCAET. <p>A propos de documents locaux, le PLUi-H et le PDU ont tous deux été annulés par la justice. Le PLUiH à cause de l'artificialisation des sols excessive, le PDU à cause de la hausse des émissions de GES. CQFD.</p> <p>Parlons financement. La région s'est retirée du projet à cause de la clause de retour à la bonne fortune.</p> <p>Les coûts de ce projet deviennent imprévisibles alors que l'argent disponible devrait être investi dans des projets de transports en commun ou modes actifs, dont l'Est toulousain a grandement besoin : Linéo, Réseau Express vélo, et plus de trains. A Montaudran par ex, on a besoin de trains.</p>	0

NON au Tout-voiture, OUI à la mobilité douce!	<p>Quel gaspillage d'argent public!</p> <p>On nous parle d'urgence climatique et quelle bonne idée que voilà!: Construisons un 2x4voies pour "désengorger" l'est de la métropole!</p> <p>Ce projet CLIMATICIDE va apporter davantage de voitures et motos aux abords de la ville et dans la ville.</p> <p>Pollution visuelle, sonore et surtout environnementale.</p> <p>Ne peut-on pas utiliser l'argent public de manière bien plus utile et judicieuse en développant des voies cyclables, les réseaux de transport en commun et en préservant la nature ?</p> <p>La santé des habitants et l'avenir de nos enfants sont bien plus importants que quelques minutes de gagnées dans les embouteillages.</p> <p>Un projet insensé et anachronique...</p>	0
Comme déjà dit, un Non sens !	<p>Je suis en accord avec toutes les remarques faites contre ce projet.</p> <p>Le seul projet qui aurait du sens est une passerelle piétons, vélos, pour encourager, enfin, la mobilité verte et douce !</p> <p>Arrêter des bitumer et détruire les zones vertes.</p>	0
Encore un aménagement couteux et inutile	<p>A l'heure ou il faut absolument restreindre notre consommation de pétrole pourquoi encore dépenser temps et argent dans cet aménagement ?</p> <p>Ne vaudrait il pas mieux développer les modes actifs dans le secteur histoire de fluidifier la circulation ?</p> <p>Des projets existent étudions les et mettons les en œuvre</p>	0
Projet irréaliste	<p>Ce projet outre tous les impacts négatifs déjà soulignés par d'autres va en fait ajouter une source de flux de véhicules supplémentaires sur la route de Castres et encore davantage engorger la ville de Quint-Fonsegrives avec la pollution induite à tous niveaux Augmentez plutôt les transports en commun</p>	0
Refaire une étude des mobilités, en intégrant l'objectif de réduire nos émissions de CO2	<p>Lorsque j'ai découvert ce projet il y a quelques années, j'étais plutôt favorable pour faciliter ma vie, et celles des autres usagers(gagner quelques minutes par jour, et de l'énerverment dans les bouchons).</p> <p>A présent plus sensibilisée aux enjeux environnementaux, je ne comprends pas ce projet qui paraît d'un autre temps. Plus on construira d'infrastructures pour la voiture individuelle, plus on encouragera l'utilisation des voitures individuelles, au service du confort de quelques uns.</p> <p>Il est indispensable de refaire une étude, et d'envisager le rapport coût / gain à court et long terme de ce projet, mais pas uniquement d'un point de vue financier. Bien intégrer le volet des émissions de CO2 et autres nuisances.</p> <p>Le budget de ce projet ne peut-il être reporté sur du transport collectif ?</p>	0
Plus d'éco-mobilités, moins de voitures !	<p>Je suis défavorable à ce projet car contraire aux ambitions nationales pour la réduction de l'artificialisation des sols (loi climat et résilience) ainsi que pour la réduction des gaz à effet de serre (loi de transition énergétique pour la croissance verte et la stratégie nationale bas carbone).</p> <p>En effet la construction de nouvelles routes et échangeurs n'engendre que l'augmentation du trafic automobile comme l'a démontré plusieurs études.</p> <p>Il serait plus judicieux de privilégier des investissements ayant un réel impact positif en conformité avec les lois sus-citées, comme l'aménagement de pistes cyclables, de transports en commun efficaces (voies de bus en site propre), ou bien le développement du RER toulousain.</p>	0

Fluidifier la circulation en investissant dans les mobilités actives	<p>Je participe à cette consultation suite à la campagne publicitaire par mail de Vinci autoroutes, qui semble intéressée à ce que les abonnés telepeage contribuent.</p> <p>Le moyen le plus efficace de fluidifier le trafic motorisé n'est selon moi pas de créer de nouveaux axes/voies de circulation. Plus de routes = trafic induit = plus de véhicules = bouchons.</p> <p>Économiquement, le plus efficace est d'investir bien plus massivement dans des réseaux sécurisés, maillés et séparés pour le déplacement à vélo / mobilités actives.</p> <p>Le coût très élevé des infrastructures routières est à mettre en retard de l'efficacité économiques des mesures en faveur des mobilités actives. (doublement du budget de plan velo de la métropole pour 80 MEUR « seulement »). Ne pas hésiter à faire beaucoup plus.</p> <p>Rendre plus facile les déplacements en vélo / à pied / en transport en commun permettra du report modal : chaque personne sur un vélo, c'est une voiture en moins. Le trafic motorisé est ainsi fluidifié. Nous n'aurons plus besoin de lourds investissements pour de nouvelles routes/voies motorisées, telle que ce projet de jonction Est.</p> <p>Cela est encore plus vrai en ces temps où l'énergie se fait de plus en plus rare, les coûts de l'énergie (y compris pour faire rouler les véhicules) vont durablement monter sur l'horizon d'exploitation du projet de la Jonction Est.</p> <p>Dans ce contexte, cet important projet routier ne semble absolument pas être une bonne utilisation de l'argent public.</p>	0
Moins de voitures	<p>Artificialiser les terres, c'est augmenter les températures en ville (phénomènes d'îlots de chaleur) surtout si, de surcroît, on abat les arbres. Le GIEC nous donne 10 ans pour agir, or Toulouse est très en retard en termes de transports en commun et de pistes cyclables (réelles et sécurisées - pas juste de la peinture sur un trottoir), et la voiture électrique n'est qu'une solution très partielle. Les promoteurs de ce projets n'ont pas compris ce qui nous attend: l'échantillon que représente l'été 2022 ne leur ouvre pas les yeux? Pourquoi le politique est-il si en retard sur la réalité des faits? C'est un danger pour la démocratie. Pitié pour nos enfants et pour nos vieux. Pitié pour la biodiversité. Pitié pour la qualité de l'air.</p>	0
Projet néfaste sur tous les plans	<p>Je soutiens les nombreux argumentaires déposés ici en défaveur de ce projet. Il est obsolète. Il va à l'inverse de ce qui est nécessaire en augmentant la part faite à la voiture au détriment des modes de transport alternatifs. De ce fait il augmenterait la circulation motorisée et donc augmenterait la pollution de l'air et le bruit et donc impacterait négativement la santé des riverains, notamment de la Terrasse côté Toulouse.</p> <p>Il réduirait encore les espaces verts et les terres agricoles dont nous aurons tant besoin avec l'augmentation du nombre de journées caniculaires qui va se produire dans les prochaines années.</p> <p>Au contraire, construire des passages réservés aux piétons et vélos sur ou sous le périphérique permettrait de circuler beaucoup plus facilement à vélo depuis et vers l'est du périphérique.</p>	0
Projet non adéquat avec la COP21 - Effet rebond	<p>Bonjour</p> <p>La « décongestion » proposée entraînera un effet rebond / Paradoxe de Jevons sur l'utilisation de la voiture au quotidien. Après travaux, la densité du trafic augmentera et nous reviendrons au point initial avec des fonds publics en moins et la scission d'un parc.</p> <p>Je ne suis pas favorable à une hypothétique facilitation du trafic routier et je suis favorable à l'utilisation de ces fonds pour une amélioration des voies pour les cyclistes et piétons.</p> <p>Notamment l'amélioration pour des pistes cyclables de l'avenue Didier Daurat a Montaudran ou créer une voie parallèle à l'Est de l'avenue et à l'ouest du périphérique. Cela permettra une continuité de la voie verte et sera en meilleure</p>	0

	<p>adéquation avec nos objectifs de développement durable.</p> <p>Bien cordialement,</p>	
Un projet anachronique	<p>L'urgence climatique est là. Nous devons diminuer nos émissions de gaz à effet de serre pour éviter un trop fort réchauffement de la planète.</p> <p>Or ce projet apparaît comme foncièrement anachronique. Des zones entières seront artificialisées, des écosystèmes seront détruits pour un projet d'une durée de vie faible, car la voiture est amenée à rapidement réduire son empreinte sur nos sociétés, et nos mobilités se transformer.</p> <p>Les conclusions de l'avis du Conseil National de Protection de la Nature sont éloquentes :</p> <p>"Ce dossier s'inscrit en contradiction avec les engagements nationaux en matière de lutte contre le changement climatique, d'objectif du zéro artificialisation nette et du zéro perte nette de biodiversité, ainsi qu'en matière de pouvoir d'achat. L'absence de solutions alternatives satisfaisantes prête à débat, et les arguments du pétitionnaire ne sont pas convaincants. La co-existence de l'actuelle RN126 et d'une nouvelle autoroute accroît les ruptures de continuités écologiques, la destruction des habitats et l'artificialisation du territoire. L'élargissement de l'infrastructure existante (RN126) constituerait probablement une solution de moindre impact plus acceptable et raisonnable."</p>	0
Abandonner ce projet et investir dans les alternatives à la voiture	<p>Ce projet pharaonique et dévastateur ne fait gagner que quelques minutes pour les déplacements sur le court terme, bénéfique qui va être rapidement annihilé par l'augmentation du trafic.</p> <p>Il serait beaucoup plus utile de renoncer à ce projet et investir les ressources sur les mobilités alternatives à la voiture individuelle : renforcer le réseau de transport en commun dans le secteur Est (lignes de bus ?), améliorer le réseau cyclable, créer une plateforme pour permettre de faire plus facilement de l'autopartage, etc.</p>	0
Priorité aux humains, aux arbres, aux vélos et piétons	<p>Employez ce budget à sécuriser le parcours des vélos, proposez une passerelle pour éviter la discontinuité de la piste cyclable.</p> <p>Arrêtez de nous faire crever de chaud en coupant des arbres.</p> <p>Arrêtez de nous faire croupir sur des routes saturées.</p> <p>Allez dans le sens de l'histoire et du progrès en permettant de retirer des voitures de la circulation et pas d'en ajouter.</p> <p>Développons les transports modernes (transport en commun, route cycliste et chemin piétonnier)</p> <p>Toulouse se traverse en quelques minutes, ceux qui marchent ou pédalent le savent déjà !</p> <p>Merci</p>	0
Farouchement contre !	<p>Je ne comprends pas l'utilité ni la logique de cet équipement. Cet échangeur serait situé entre deux échangeurs existants, et viendrait déverser un flot de véhicules dans une zone d'activité. Au nord de cette zone, l'avenue de Castre, au sud la route de Revel. Entre les deux, le bois de Limayrac. C'est quoi le projet ? Raser le bois de Limayrac pour en faire le future parking de la station de métro "côte pavée" ? Au moment même où la mise en place de la ZFE devrait chasser des dizaines de milliers de véhicules de la ville, la construction de cet échangeur géant n'a pas de sens. Et quoi dire de la destruction d'une bonne partie de cette coulée verte ? Je suis excédé par cette municipalité, qui ne respecte ni notre patrimoine, ni ses habitants, ni notre qualité de vie, pour n'avoir d'attentions que pour les promoteurs et l'argent. Entre nous, ça fait 30 ans qu'on attends que la jonction entre le fil d'Ariane et l'A64 soit réalisée, ces 80 millions seraient bien</p>	0

	utiles là bas.	
Projet nuisible à la cohésion sociale et à la santé mentale des habitants de Tlse-Est	<p>Tous les arguments d'ordre écologique et/ ou économique pour justifier de l'opposition au projet ayant déjà été donnés dans les contributions précédentes, je veux attirer l'attention sur deux aspects complémentaires:</p> <p>-La fonction sociale remplie par les différents types d'utilisations de la voie piétonne/ cycliste des Argoulets: du lien social s'y créé entre usagers de même type (promeneurs, coureurs,...). Regardez les centaines de promeneurs du dimanche sur cette voie, et la permanence de sportifs qui s'y trouvent en toute saison...</p> <p>-Le lien entre santé mentale et environnement, en l'occurrence les bienfaits d'un environnement végétalisé sur la santé mentale (voir la compilation de résultats d'études effectuée par Michel Le Van Quyen dans son ouvrage Cerveau et nature Editions Flammarion 2022).</p> <p>Lien social entre habitants de l'agglomération et action positive sur leur santé mentale: deux éléments certainement déterminants pour un Maire ayant à coeur le bien-être de ses administrés.</p> <p>Du point de vue de la Mairie, abandonner le projet de jonction Est serait aussi une façon d'être logique: comment communiquer sur "le doublement du budget vélo" si on explose la piste ou des milliers de petits toulousains ont/vont apprendre à circuler en vélo ? Pourquoi également porter ce grand projet de "poumon vert de la ville" pour l'île du Ramier pour aller à contre-sens aux Argoulets?</p> <p>Monsieur le Maire, choisissez le sens de l'histoire...</p>	0
Partiellement inutile et incomplet	<p>En premier lieu il convient de tenir compte de l'avis des entreprises de la Plaine: aucune de celles que je connais ne souhaite cette nouvelle sortie. Et surtout pas les hôteliers.</p> <p>Partiellement inutile parce que l'on ne peut imaginer qu'un automobiliste venant du centre ville déleste la route de Revel en s'engouffrant en heure de pointe dans l'avenue Marcel Dassault (il le fera peut-être une fois pour voir). Pas d'avantage pour celui venant par l'avenue Didier Daurat de laquelle il s'extraira après un bouchon de quelques centaines de mètres. Il est possible qu'un très léger délestage affecte la route de Castres, l'accès à l'avenue Gonord étant plus aisé; mais rien n'est moins probable.</p> <p>Par conséquent cette nouvelle jonction ne parait utile que pour les nouveaux quartiers à venir à l'est du périphérique et les entrecroisements vers l'ouest sont inutiles.</p> <p>Dans la mesure où ce projet n'est utile qu'à ces futurs quartiers il mérite d'être repensé.</p> <p>Je ne vois pas l'intérêt qu'auraient à utiliser cette sortie ceux qui travaillant à Toulouse se retrouveraient Chemin de Ribaute pour aller à Auzielle, Lauzerville, Flourens ou encore Drémil-Lafage autant de communes en pleine urbanisation et ils auraient un problème sensiblement identique dans l'autre sens. Le projet est donc incomplet et il n'aurait pour effet que de repousser les difficultés vers l'est; en l'état il est inacceptable .</p>	0

Avis favorable !	<p>Ce projet "Jonction Est" me paraît pertinent. Il est nécessaire de désengorger ce secteur pour limiter au maximum les embouteillages aux heures de pointes. Cet axe permettra de "dissoudre" le trafic actuel en offrant une alternative aux personnes habitant sur l'Est Toulousain. Ceci permettra également de desservir des pôles importants comme le Parc de La Plaine (où travaillent de nombreuses personnes), la Cité de l'Espace (lieu touristique de la ville) d'une part, et d'autre part la Clinique Croix du Sud, l'antenne Bachelor de TBS. Si le trafic est fluidifié, les transports en communs (notamment les lignes de Bus Linéo et autres) n'en seront que bénéficiaires également.</p> <p>En complément, le maillage "modes doux" reste indispensable pour assurer une continuité avec celui existant. Les pistes cyclables sont notamment très utilisées dans le secteur. C'est important d'offrir cette alternative aux usagers.</p> <p>À mon sens, chacun devrait "y trouver son compte" et être gagnant dans le déploiement de ce projet "Jonction Est".</p>	0
Accès essentiel	Faciliter l'accès à cette zone qui s'est pas mal développé ces dernières années est une très bonne idée vivement la réalisation !	0
Projet d'un autre âge, polluant, nocif et hors de prix	<p>Nous ne voulons pas d'un nouvel échangeur de type " Gramont" !</p> <p>Un tel monstre dans la coulée verte la condamnerait irrémédiablement. Cette zone de promenade (marcheurs, cyclistes, groupes de rollers, familles...) représente un maigre îlot de verdure bien nécessaire dans un environnement déjà bruyant et pollué.</p> <p>Les solutions qui consistent à augmenter toujours plus les réseaux routiers aboutiront à aspirer encore davantage de véhicules au coeur d'une ville qui ne peut déjà plus les absorber.</p> <p>Le coût du projet serait de 80 millions d'euros. Avec une telle somme on pourrait réaliser 350km de vraies pistes cyclables de qualité, indépendantes et sûres.</p>	0
Quel écart entre les points de vue	<p>Lors de cette consultation, on ne peut que constater l'écart des points de vue entre les hommes politiques (maires, présidents de commission, ...) et les citoyens s'étant exprimés.</p> <p>Les hommes politiques sont Pour ce projet : des développeurs à tout (n'importe quel) prix ?</p> <p>Les citoyens sont Contre ce projet : des habitants du quartier voulant conserver leur tranquillité ?</p> <p>Je ne suis pas un homme politique, je n'habite pas le quartier.</p> <p>J'emprunte deux fois par jour la piste piétonne/cyclable le long du périphérique pour aller de mon domicile (Ranguel) à mon lieu de travail (Gramont), soit 15 km dans chaque sens.</p> <p>Je suis donc contre ce projet comme, sans doute, tous les utilisateurs de cette piste : marcheurs, joggeurs, cyclistes, chiens en laisse, ...</p> <p>Les autres contributeurs ont parfaitement exposé tous les arguments contre ce projet d'un autre âge.</p> <p>Au fait : les présentations détaillent le nombre passé ou futur de voitures. Je n'ai jamais vu de décompte de promeneurs ou de cyclistes concernés par ce projet.</p>	0

Comment a-t-on envie que les nouveaux (et anciens) habitants se déplacent ?	<p>On veut des voitures alors on fait des routes... Bien que le dossier soit bien travaillé et fourni, force est de constater que les méthodes et modèles utilisés sont centrés sur l'utilisation quasi exclusive de la voiture et qu'il n'y a donc aucune remise en question de ce que devrait devenir les réseaux de transport.</p> <p>Tout le dossier est écrit en plaçant le projet comme un besoin en réaction à un manque et sans prendre en compte l'impact que celui-ci aura sur les usages.</p> <p>Or aujourd'hui on sait que c'est fondamentalement l'inverse qui se produit. La nature ayant horreur du vide, quand on fait des routes, aussi grosses soient elle, la circulation augmente jusqu'à saturation.</p> <p>De même, quand on fait des pistes cyclables et qu'on développe les transports en commun, leur utilisation augmente et qui plus est, en ne nécessitant que très peu d'investissement à fonction équivalente par rapport à la voiture.</p> <p>Ma proposition serait donc de repartir de la question initiale en supprimant l'a priori de la voiture : le secteur connaît une forte croissance et voit arriver beaucoup de nouveaux habitants, comment a-t-on envie qu'ils se déplacent ?</p>	0
Un projet aberrant	<p>Comment peut-on proposer ce type de projet en 2022? Nous devons faire face à une crise climatique et à une crise économique sans précédent avec notamment l'explosion du prix des carburants. Et que nous propose la mairie ? Encore plus béton, encore plus de voitures, encore plus de pollution.</p> <p>Ce projet est un non sens absolu. Ce quartier a été bétonné au delà de la raisonnable (B612, Halle de la Machine...) à l'heure où la végétalisation devient indispensable pour faire face aux prochains épisodes caniculaires. Et la mairie nous propose de bétonner encore en entamant la coulée verte qui est le dernier îlot de fraîcheur et de biodiversité dans ce quartier!</p> <p>Gageons que la mairie saura revenir à la raison et abandonner ce projet qui est un contre sens écologique et économique.</p>	0
Un projet complètement dépassé	<p>Ce projet repose sur des études trop anciennes pour être justifié. Pourquoi vouloir fluidifier le trafic quand on voit que dans la très grande majorité des voitures qui circulent se trouve une seule personne ? Ne vaudrait-il pas mieux rationaliser l'usage des voitures et favoriser les mobilités douces et les transports en commun ?</p> <p>Par exemple, mettre en place une liaison "douce" de type passerelle, en lieu et place de l'échangeur, reliant les deux zones vertes de part et d'autre du périphérique, et donnant accès à la Cité de l'Espace et la future station de métro de Limayrac, le tout pouvant être équipé de stations VéloToulouse.</p>	0
Projet idiot et sans utilité	<p>Ce projet est idiot et sans utilité : à 800 m d'une autre sortie ! Que veut-on ? Bétonner chaque parcelle de terre ? Transformer la ville de Toulouse en une immense plaque de béton ? Ce projet est une jolie façon de jeter l'argent par les fenêtres, sans bénéfice réel (à 800 m d'une autre sortie), tout détruisant la nature qui reste encore autour de Toulouse !</p>	0
Un non-sens écologique à rebours de l'histoire	<p>Ce projet est un total non-sens. On compte plusieurs dizaines de milliers de mort prématurés par an à cause de la pollution. La qualité de l'air à Toulouse est exceptionnellement mauvaise, et les taux de dioxydes d'azotes sont supérieurs aux limites légales. Les canicules s'enchaînent, la sécheresse s'installe, l'urgence climatique est là. Mais Toulouse Métropole se cache les yeux, se bouche les oreilles, et décide de relancer un vieux projet routier inutile. Cet échangeur est un désastre, et ce pour plusieurs raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les sorties 17 (Labordes) et 18 (Route de Revel) se trouvent à 2.5 km l'une de l'autre. Il est absolument ridicule de pointer un manque d'infrastructure routière ici. - Le gain de temps annoncé dans le dossier de concertation est de 2m30 au maximum en heure de pointe. La circulation sur certains axes sera cependant dégradée. Le gain annoncé est dérisoire pour un projet de cet ampleur. La notion de trafic induit est trop bien connue maintenant pour être ignorée. - Le coût démentiel de 80M€ (annoncé). Pour cette somme, l'Est Toulousains 	0

	<p>pourrait bénéficier d'un investissement massif dans les transports en communs et les itinéraires cyclables sécurisés dont il a tellement besoin. Un report modal sur le vélo et les TEC décongestionnerai sûrement d'ailleurs beaucoup la rocade et le quartier. De combien ? Evidemment l'étude d'impact ne le dit pas.</p> <p>- Les riverains vont voir leur qualité de vie considérablement dégradée. La dernière chose dont l'Est Toulousain à besoin est d'un nouvel aspirateur à baignoires. Plus de bruit, plus de trafic (et donc plus de danger), plus de pollutions. La voie verte de l'Hers en particulier sera massacrée. Pour l'instant c'est un des rares axes cyclables sans discontinuités de plus de 2km, mais ce projet lui imposera une coupure par une 2x2 voies. Mais indépendamment d'une nouvelle discontinuité cyclable, c'est une perte considérable pour les promeneurs, joggeurs, flâneurs, qui apprécient (à juste titre) cet endroit. Il en est de même pour le Parc de la Saune et ses rives, coté Quint, qui seront défigurés.</p> <p>- La justification des nouveaux quartiers en projet à l'Est ne tient pas debout. Ces quartiers seront très bien desservis par l'échangeur 18. En 2016, la justification était le besoin de desservir la clinique de la Croix du Sud alors en construction. Ouverte en 2019, force est de constater qu'elle se débrouille très bien sans bitume supplémentaire. L'idée de « mais ça va faire une piste cyclable pour passer le périph » est absolument ridicule. Pas besoin de 80M€ de béton pour cela. Le passage sécurisé du périph à l'Est est réclamé depuis des années par les riverains, et la mairie refuse de faire quoi que ce soit. Avancer l'idée de la « Jonction Est salvatrice », c'est prendre les Toulousains pour des imbéciles.</p> <p>- Enfin, ce projet est un contre-sens historique. Alors que certaines grandes villes Européennes prennent enfin conscience qu'un changement de paradigme sur les mobilités est nécessaire pour une ville apaisée, moins polluée, moins chaude, et tout simplement plus vivable, Toulouse s'enfonce dans ce qui en fait désormais une ville déplaisante. Plus de voiture, plus de bitume, plus de GES, plus de NO2, n'est pas l'avenir. Il est temps de tourner la page des années 70 et de se mettre à la page. L'investissement doit être dans les transports en communs et les modes doux.</p> <p>En résumé, un non-sens écologique à rebours de l'histoire et des besoins des Toulousains. Un beau gâchis. Espérons que la mairie ne cédera pas à la pression de Vinci.</p>	
<p>Projet de 2005 n'est plus adapté à la réalité 2022</p>	<p>Ce projet, dans la crise environnementale actuelle, va à l'encontre de la politique de Toulouse Métropole visant à décourager l'usage de la voiture individuelle dans l'agglomération.</p> <p>Ce projet, en outre, ne respecte pas les engagements Européens ni des lois LOM ou Climat & Résilience.</p> <p>Dans le contexte environnemental et énergétique de ce 2e semestre 2022, qui doit nous pousser à chercher d'autres alternatives de déplacements que la voiture individuelle, ce projet est complètement dépassé et anachronique. Il met en outre en péril une zone verte abritant de nombreuses espèces végétales et animales.</p> <p>Enfin, il constituera une nuisance et un danger pour les nombreux usagers de la piste cyclable des Argoulets (piétons et cyclistes) l'utilisant chaque jour pour se rendre à leur travail ou pour leur loisir.</p> <p>Doit être abandonné en l'état actuel.</p>	<p>0</p>
<p>Rocade mon amour</p>	<p>Face au défi climatique que nous et nos enfants feront faces, une réorganisation de notre ville et donc de sa mobilité doit s'opérer.</p> <p>Une ville du 21eme siècle ne doit plus s'organiser autour de la voiture individuelle (qui coutera de plus en plus cher) mais doit proposer des alternatives profitant à tous le monde et non pas qu'aux usagers de la rocade.</p> <p>Vouloir modifier un espace très fréquenté par les marcheurs et cyclistes des environs prouve la vision désuète de nos politiques d'urbanismes.</p> <p>Ce projet de Jonction Est ne fera qu'ajouter plus de voitures dans notre ville.</p> <p>Alors que nous devrions inverser cette tendance.</p>	<p>0</p>

Un projet inutile et polluant	Ce projet fait la part belle au développement des transports polluants au détriment d'espaces verts et de pistes cyclables. Certains lobbies y voient certainement leur intérêt. Habitant le quartier Soupetard, je suis contre.	0
Un projet à réévaluer à l'aune du nouveau contexte réglementaire	<p>Ce projet de "Jonction Est", vieux de plusieurs décennies, n'a pas démontré son utilité ou son efficacité en vue de fluidifier les déplacements sur la zone, c'est même exactement l'inverse qui se produirait selon l'ARAFER (+11% d'embouteillages !). En effet, la construction de nouvelles routes enclenche un cercle vicieux, suscitant de nouveaux déplacements en voiture qui contribueront à la saturation de la nouvelle infrastructure.</p> <p>Par ailleurs, plusieurs documents récents doivent être pris en compte par la Métropole et Vinci et devraient les amener à abandonner ce projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la Loi Climat et Résilience qui impose de diviser par deux l'artificialisation des sols = priorisons le logement, les groupes scolaires et autres équipements publics plutôt qu'une nouvelle route qui va détruire des ENAF au détriment d'autres projets - la loi TEPCV et la SNBC qui impose de réduire les émissions liées aux transports de -28% d'ici 2030 - le Green Deal de l'UE qui vise une réduction des émissions de GES de -55% d'ici 2030 et une décarbonation complète à horizon 2050 - le PCAET et la ZFE mis en place par Toulouse Métropole elle-même : accroître le trafic routier est en contradiction flagrante avec les objectifs de ces deux documents <p>Le besoin en nouvelles infrastructures routières est d'autant plus discutable que la France compte plus d'un million de kilomètres de routes, soit le record européen de kilomètres routiers par habitant.</p> <p>A l'inverse, des solutions alternatives peuvent être développées pour les habitants : fusion du Lineo 1 et 7 pour mieux desservir la zone, création de nouveaux Lineo, concrétisation du Réseau express vélo (qui pourrait bénéficier du budget réalloué de ce projet de Jonction Est ?), mise en œuvre d'une première phase d'un service de RER métropolitain.</p> <p>Sortons des dogmatismes pour examiner objectivement ce projet routier complètement inadapté à notre monde !</p>	0
Objectifs louables, mais réalisation anachronique	<p>Les objectifs du projet de Jonction Est sont tout à fait intéressants. Il faut en effet "accompagner le développement de l'Est toulousain", mais construire un énième échangeur autoroutier sur une rocade saturée quotidiennement serait une grave erreur. Le trafic induit par une telle infrastructure, point totalement négligé par le dossier, ne fera qu'aggraver la congestion dans le secteur. De plus, on ne peut pas affirmer que ce projet va "améliorer les conditions d'accès à l'agglomération" puisqu'il encourage la dépendance à l'utilisation de la voiture individuelle. C'est une aberration, surtout quand on a conscience des problèmes de pollution auxquels la métropole fait face et dans le contexte d'installation d'une ZFE. Il faudrait plutôt développer d'autres moyens de déplacement pour pouvoir se déplacer dans la métropole.</p> <p>Des alternatives on tellement peu été étudiées qu'on essaye d'inclure au projet une partie cyclable et piétonne sous forme d'une voie verte ridiculement petite au milieu de la douzaine de voies automobiles qui existeraient à terme... Qui a envie de circuler à vélo ou à pied au milieu d'un tel enfer sonore et pollué ? Mais surtout, pourquoi ne pas étudier une simple passerelle piéton-cycles pour comparer ?</p> <p>Par ailleurs, pour faciliter "faciliter les transports en commun aux heures de pointe" ne serait-il pas moins coûteux et moins destructeur de développer les bus Linéo réellement en site propre ? Sachant qu'une voie réservée au bus permet de faire circuler en moyenne 5000 personnes par heure, contre 1500 personnes par heure pour une voie automobile, la création de voie de bus en lieu et place de voies automobiles permettrait de faire réduire le trafic si on prend en compte le report modal que cela engendrerai.</p>	0

	<p>Je formule donc un avis défavorable au projet de Jonction Est qui se présente comme seule réponse à des problèmes bien réels alors que son impact sera moindre voire négatif si on met en perspective la totalité de investissement ou encore la destruction des espaces naturel avoisinants et la bétonisation abusive qu'il représente.</p>	
<p>Réorienter le budget vers les modes doux et la plantation d'arbres</p>	<p>La canicule a été particulièrement difficile pour les modes doux sur cette voie verte: nous subissons des îlots de chaleurs à chaque échangeur. Celà est du à ces grandes surfaces de goudron.</p> <p>Et si on plantait des arbres le long et entre les voies du périphérique pour un Toulouse plus frais? Il n'y a aucun doute que celà redirigerait une partie des usagers vers les modes doux, contrairement à ce projet qui priorise le tout-voiture.</p> <p>On passe d'une belle ligne droite arborée à un passage sous-terrain sous échangeur, des distances de parcours allongées, du dénivelé, des risques... Arrêtons ce projet qui ne dessert qu'une clinique privée.</p>	<p>0</p>
<p>Pourquoi faire ce projet</p>	<p>Bonjour, La justification me semble très flou.</p> <p>Les projections d'habitants sont comme souvent très sur-évaluées. Je vous invite à reprendre vos anciennes enquêtes publiques d'il y a 10 ans et de faire une analyse ex post des estimations de l'époque.</p> <p>Je vous demande d'ouvrir aux publics et aux experts du transport votre "modèle multimodal macroscopique" . Qui semble surtout là pour donner un peu de corps à ce blabla technocratique. Quelques chiffres de l'Enquête ménages déplacements de : 2013 ! Pas sérieux donc.</p> <p>L'hypothèse page 20 comme quoi le "projet Jonction Est ne génère pas de nouveaux déplacements routiers" est faux, car toute nouvelle infrastructure auto alimente un trafic qui amène à la saturation, faute de dispositifs de transports collectifs permettant de transfert de charge.</p> <p>L'hypothèse page 21 comme quoi "sans le projet, les conditions de circulation sont clairement dégradées en 2030" part du principe qu'aucune politique publique ne viendrait ajouter des outils et dispositifs complémentaires à la voiture (majoritairement auto soliste).</p> <p>Enfin, il faut insister sur le coût pharaonique de cette infrastructure : la Métropole a d'autres besoins que de rajouter du bitumes et du béton. Là encore, ce n'est pas sérieux.</p>	<p>0</p>

Un projet à l'inverse des priorités nouvelles	<p>Un projet tel que celui-ci est une aberration face aux enjeux que nous devons affronter avec le réchauffement climatique. La priorité devrait être aux aménagements pour modes doux et aux transports en commun, ce qui serait bien plus bénéfique pour lutter contre les bouchons : En donnant une alternative à ceux qui n'en ont pas, on diminue le nombre de voitures sur la rocade, libérant des bouchons les gens qui n'ont pas d'autre choix que la voiture et améliorant la qualité de vie de tous. Le projet ici propose tout l'inverse, inviter les gens à utiliser de plus en plus la voiture.</p> <p>On fera quoi dans 10 ans quand les bouchons auront encore augmentés ? Un autre échangeur ? C'est un cercle vicieux, il est encore temps de l'arrêter.</p>	0
NON à la jonction Est	<p>Je suis contre cette jonction Est : inutile, elle va contribuer à davantage de circulation et de bouchons sur la zone de la Plaine et donc 1 ralentissement des bus sur cette zone. Destruction d 1 partie de la zone verte et de la biodiversité. Davantage de pollution , de bruit pour les riverains. Gaspillage de l argent public sans réfléchir aux conséquences pour les riverains. Avec la 3ème ligne de métro il faudrait repenser les modes de déplacement afin de préserver la qualité de vie des quartiers.</p>	0
Encore plus de voitures dans Toulouse?	<p>Est-il nécessaire de faciliter autant la circulation automobile? Est-il nécessaire d'accentuer le nombre de véhicules en agglomération "Zone à Faibles Emissions"?</p> <p>Quand je passe quotidiennement à vélo matin et soir au niveau de l'échangeur de Montaudran, je peux observer certes des véhicules d'artisans et d'entreprises mais en majorité des véhicules particuliers avec un unique occupant se rendant sur son lieu de travail ou en revenant.</p> <p>Pourquoi ne pas basculer le budget ce projet de jonction dans la rénovation (de toute façon nécessaire), l'extension des voies douces et les transports en commun? Les trajets Toulouse - Quint - Labège - Saint-Orens se font d'ores et déjà très facilement à vélo.</p> <p>Le pendulaire en voiture n'est pas l'avenir. Ce projet est encore un coup porté à la durabilité qui devrait caractériser le développement d'une métropole comme Toulouse.</p>	0
Fluidifier les accès à l'EST Toulousain	<p>Ce projet devrait permettre de fluidifier la circulation et les accès de l'EST Toulousain ce qui est nécessaire aujourd'hui étant donné la saturation grandissante du réseau déjà incompatible avec le développement de la Zone. Il faut cependant bien prendre en compte tous les modes de mobilité et les "mettre en collaboration" et non "en compétition" avec un leitmotiv : la Mobilité Durable.</p>	0
Enfin une solution	<p>La Jonction Est est très attendu par les riverains de la ZAC Malepère, enfin nous voyons apparaître une solution. Les routes de Revel et Labège sont saturées aux heures de pointes, on ne peut sortir de sa résidence, on prend des risques à traverser la rue. Prendre le bus est parfois inutile, on le dépasse à pied ! L'échangeur de Montaudran est un gros entonnoir et la ZFE, l'augmentation de population au-delà du périphérique (Toulouse et autres villes) ne vont qu'aggraver le problème. Soyons clair , les moyens de locomotion alternatifs n'apporteront que peu de solutions car ce transit routier est principalement pour le périphérique, donc pour des trajets « long » du Sud au Nord.</p> <p>L'échangeur JE a l'avantage d'apporter une solution pour les différents types de transport : voiture , pédestre, vélo et en commun, il est important de séparer « physiquement » ces différents usagers (essayer de pratiquer du vélo sur la route de Revel pour comprendre). La parc Ribaute est important pour les résidents de Malepère, il est nécessaire de créer un mur végétal entre le parc et la zone routière afin de préserver la tranquillité de la faune et des promeneurs.</p> <p>En espérant ne pas avoir à encore attendre 10 ans de plus pour une solution</p>	0
Projet de destruction environmental	<p>Comment envisager de rendre invivable ce rare espace de tranquillité ? C'est un projet néfaste pour tous les habitants autour, et la population qui empreinte la voie verte. Il faut arrêter de vouloir mettre de la voiture partout, c'est fini, une époque révolue.</p> <p>Je ne vais pas reprendre les éléments de toutes les propositions qui sont contre, 19 sur 20 actuellement ! Ce sera un bel exemple de démocratie si le projet est quand même réalisé, bravo !</p>	0

	<p>Le seul projet acceptable serait de faire passer UNIQUEMENT la voie verte sous l'autoroute, comme c'est le cas, un peu plus au nord pour rejoindre le complexe sportif municipal de Balma.</p> <p>Merci de mettre tout en œuvre pour arrêter ce nouveau massacre urbain.</p>	
Privilégier des transports en commun	<p>Les objectifs actuels de réduction des émissions carbone imposent de privilégier une version avec transports en commun.</p> <p>En l'état, ce projet doit être annulé.</p>	0
Vous n'allez pas dans la bonne direction	<p>Ce projet favorise et entretient l'omniprésence de l'automobile. Ce projet va bétonner de grandes surfaces de terre alors que l'artificialisation des sols est un gros problème, notamment pour l'infiltration de l'eau dans le sol et les îlots de chaleur. Ce projet va détruire un bois, avec tous les services environnementaux et de bien-être psychologique qu'il rend. Ce projet va détruire des champs, alors que nous avons besoin d'espaces cultivables à proximité des agglomérations pour nourrir autant que possible les habitants en circuit court.</p> <p>Les grandes opérations d'aménagement devraient être systématiquement réfléchies du point de vue de leur impact environnemental.</p> <p>D'autre part, je regrette que ces "consultations" n'aient rien de démocratique, et que les projets d'aménagements ne soient pas réfléchis par les habitants.</p>	0
NON A LA JONCTION EST automobile oui a doublement de la voie verte le long de l'Hers, intérieure et extérieure	<p>Comment-est il possible ce jour de concevoir des axes de circulation dans notre agglomération venant à diminuer les espaces verts ? Je reste sidérée. La ligne de métro n'est pas encore en place. Même en s'accordant qu'il faille absolument traiter l'engorgement du secteur, ne pouvons-nous pas attendre les effets de l'ouverture du métro ? Ce serait une première chose. Peut-être que nous pourrions argumenter que résoudre les embouteillages devrait réduire l'émission de polluant par les véhicules concernés. Des comptes pourraient être faits. Mais est-ce pas un peu comme l'histoire de la pluie ? En parcourant une distance sous la pluie en courant ou marchant, la quantité reçue d'eau est-elle si différente ? Pour ma part, je me secoue (bien que de moins en moins) pour aller des Argoulets au Palays en vélo. [Cela prend plus de temps en vélo qu'en voiture malgré les embouteillages.] Ce que je demande, c'est plus de raisons de poursuivre à deux roues que le contraire. Et donc merci de m'embouteiller encore plus les jours où je n'aurais pas le courage de prendre mon vélo. Merci de laisser respirer ces paysages verts le long de l'Hers à côté du fleuve des automobilistes qui se parfument à l'oxyde de carbone. Merci de traiter les jonctions EST piétonnes et cyclables au niveau de la route de Revel et de l'avenue Jean Chaubet, pour éviter les longs arrêts au milieu des fumées d'échappement. Merci d'inspirer encore plus d'utilisateurs des moyens de déplacements non polluants. Pourquoi pas d'ailleurs établir de l'autre côté de Balma une deuxième voie piétonne et cyclable à l'identique et sans rupture en prévision d'une jonction métro Balma-vélo/trotinette/pieds/skate/...- métro Labège. A priori, il est possible donc de faire un tracé le long de l'aérodrome qui fera la jonction de ce qui existe entre Gramont et Montaudran. Comme quoi ... Quand on veut on peut. Allez les toulousains, ensemble: OUI à une double piste cyclable à l'est NON à la jonction EST automobile. A bientôt sur le chemin</p>	0

Manque de Cohérence	<p>Au vu des la situation globale, construire de nouvelles structures routières pour l'usage individuel de l'automobile semble incohérent avec les objectifs visés de réduction des émissions carbonées et limitation des impacts sur le réchauffement climatique.</p> <p>Quelques éléments de réflexion :</p> <ul style="list-style-type: none"> - il n'y a pas de voie structurante venant du centre du Toulouse à ce niveau là -- > pas d'impact significatif sur les avenues de Castres et de Saint-Exupéry. - en considérant la future population du quartier Malepère, ne vaudrait-il mieux pas consacrer un budget équivalent à une forte amélioration des modes de transports en commun ou transports doux (passerelles vélos par ex.) ? 	0
A remplacer par un projet de jonction Est pour les cyclistes, pour les transports en commun, PAS les voitures	<p>Il est temps de faire le maximum pour développer le transport à vélo, les transports en commun, des espaces verts. Il y a avec cette zone de toulouse métropole une opportunité pour développer le Toulouse de demain. Mais pas du siècle dernier avec encore des routes, encore des voitures, encore des lotissements. Développez l'accès à la clinique en transport en commun. Développez des parcs, des moyens permettant aux cyclistes de faire la connection dans cette zone en toute sécurité (la jonction Montaudran est très dangereuse). Réviser svp votre projet, en abandonnant la connection de Toulouse au périphérique, mais en renforçant la connection des toulousains à un meilleur cadre de vie. Mettez les cyclistes, les transports communs, le vert au premier plan, pas au second. Donc oui au développement de cette zone de toulouse, mais pas de cette façon, et donc non à cette jonction au périphérique supplémentaire.</p>	0
Incohérence et opacité jonction est et métro	<p>Il y a une incohérence importante sur le projet de la jonction est. Rappelez-vous, la 3ème ligne de métro devait desservir la clinique Capio via la station Les Ormeaux. Or, la clinique a déménagé (croix du sud) à Quint. Le tracé de la 3ème ligne n'a pas été rectifié pour autant. Il aurait pu ainsi desservir ce pôle d'activité et la cité de l'espace par la même occasion par un pont piéton.</p> <p>Ce "détournement" ne coutait pas grand chose car le lien via la station Montaudran était en ligne droite et pouvait être enterrée sans créer un tunnel. La Jonction Est va accroître le congestion quotidienne de la rocade et surcharger l'avenue de la Marcaissonne déjà surchargées aux heures de pointe. Une station de la ligne 3 aurait pu éviter tout cela et aider les touristes et les toulousains à accéder à la cité de l'espace sans prendre leur voiture, à la clinique et le pôle d'activité de la Grande Plaine.</p> <p>Le nouveau quartier Malepère créé récemment est desservi directement par la sortie Montaudran du périphérique.</p> <p>Le maire atteste par écrit que la partie à la limite de Quint et de Toulouse ne sera pas construite avant 10 ans.</p> <p>Il y a des intérêts cachés dans ce projet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contournement de Quint et de Saint Orens : le premier projet prévoyait une autre sortie du rond point au carrefour de l'avenue de la Marcaissonne (points de suspension effacés du projet depuis mais dont j'ai conservé la copie). - intérêt privé : récupérer l'espace pour les promoteurs tout en virant l'aérodrome de Montaudran. <p>Il est clair que Toulouse Métropole cache un projet plus global. Pour preuve le projet de Tisséo concernant le Linéo 1 et sa connexion avec le linéo 7. Donc doublement prévu de l'avenue de la Marcaissonne.</p> <p>Le tout voiture à de l'avenir à Toulouse. Les esprits étroits ne peuvent pas créer de grands projets. Et encore moins en toute transparence.</p>	0
Projet anachronique	<p>Ce projet est totalement anachronique. La politique du tout voiture (individuelle) est totalement dépassée, il serait temps que vous en preniez conscience! Avec ce projet c'est encore plus de béton, moins d'espaces verts. Il serait infiniment plus prioritaire de développer de vraies pistes cyclables et de mettre en place des solutions de transport en commun h24, 7j/7 couplées à de nombreux parkings (souterrains) en périphérie de Toulouse pour accéder au centre ville sans voiture.</p>	0

Pas le plus urgent	<p>A mon humble avis, empruntant souvent cet axe, je ne pense pas que ce soit celui qu'il faut désengorger dans un premier temps. Je pense que le budget irait mieux à désengorger l'axe ouest (à titre d'exemple, mettre 50min de route pour rallier Ramonville à Saint-Martin-du-Touch les matins par la rocade est problématique).</p> <p>Il serait également bien de penser à créer un passage (pont, bac...) entre Vieille-Toulouse (ou Pouvoirville) et Portet-Sur-Garonne.</p> <p>Ces 2 choses sont plus importantes que la rocade Est à mon sens.</p>	0
Stop à l'artificialisation	Après l'été que l'on vient de vivre, c'est totalement incongru de voir qu'il existe encore des projets comme ça qui vont augmenter le nombre de voitures, artificialiser les sols et réchauffer un peu plus la ville de Toulouse. Mettez l'argent plutôt sur le vélo et les transports en commun.	0
Toulouse, 20 ans de retard sur les mobilités	<p>Près de 40° une bonne partie de l'été à Toulouse et la majorité continue de favoriser l'usage de la voiture individuelle. Comment peut-on à ce point vivre dans le passé ? A l'heure où j'écris ces lignes, les panneaux 4*3 de la ville annoncent fièrement le doublement du budget vélo cette année, mais en catimini c'est encore et toujours sur l'usage de la voiture individuelle que mise non élus.</p> <p>Il y a moins de 3 km entre les sorties 17 et 18. Ce projet est une aberration !</p> <p>Un seul point est intéressant : développer et mailler les liaisons douces, piétons et cycles des deux côtés de l'Hers. Cela permettra aux usagers de la piste cyclable de ne plus traverser les échangeurs. Contentez-vous de ce point, qui ne doit représenter qu'1 ou 2 % du budget, et oubliez tout le reste, ce projet est anachronique !</p>	0
Projet d'un autre temps : stop à la progression de la voiture	<p>Il faut arrêter d'étendre l'espace réservé à la voiture. Les voies vertes et parcours de santé le long d'une route ? quelle drôle d'idée, l'air respiré n'y sera pas très sain.</p> <p>Laissons les espaces verts et bords de cours d'eau loin des routes. Et améliorons le franchissement des échangeurs de rocade par les voies vertes (sortie 18 par exemple).</p>	0
"Fin de l'abondance" donc fin du projet	<p>Puisqu'il y a "de nouvelles études de trafics qui confirment l'opportunité du projet" et que "des hausses de temps de parcours de l'ordre de 2 à 8 minutes " d'ici 2030 suffisent à soulever des millions d'euros publiques, je vous propose de considérer les nouvelles études sur les conséquences (sur tous, pas que l'Est Toulousain) de la hausse des températures moyennes globales de 1.1 à 1.5°C d'ici 2030, auxquels ce projet contribuera largement.</p> <p>Il faudrait donc investir massivement dans les mobilités douces, moins polluantes et les transports en commun on y gagnera tous.</p> <p>Mais vous le savez déjà.</p>	0
Suggestions pour une vraie jonction pour tous.	<p>Proposition, jonction-EST</p> <p>Tout d'abord, merci à la métropole pour le dossier de concertation complet et qui couvre de nombreux aspects du projet.</p> <p>Je voudrais toutefois développer trois axes concernant ce projet :</p> <p>I) Un projet ambitieux mais inadapté</p> <p>II) Non au « tout-voiture »</p> <p>III) Des suggestions pour répondre au besoin</p> <p>-Mon cas :</p> <p>-</p> <p>J'habite Quint-Fonsegrives, je me rends quotidiennement à Lasbordes puis Montaudran Toulouse-Aerospace.</p> <p>Même en l'absence de pistes cyclables pour traverser le périphérique, je mets moins de temps en vélo qu'en voiture pour faire mes 7 km.</p> <p>Cette jonction n'améliorera aucunement mes trajets quotidiens, voir elle les détériorera en créant des obstacles majeurs sur mes trajets : les croisements avec le nouvel échangeur.</p> <p>La plupart des personnes qui habitent Saint-Orens-de-Gameville et Quint-</p>	2

Fonsegrives et qui ont un trajet Nord-Sud, que ce soit à vélo ou en voiture, seront d'accord pour dire que cette jonction n'améliore pas leur trajet, voire même détériore l'existant.

-

I) Un projet ambitieux mais inadapté

-

Le projet, en l'état actuel, a été principalement pensé pour accéder en voiture à la clinique Croix du Sud et aux zones Malepère et Ribaute.

Toutefois il me semble pâtir de lourds défauts pour tous les autres usagers, que ce soit intra-périphérique ou extra-périphérique.

1) Il est démesuré face à la petitesse des axes routiers desservis qui finiront inmanquablement par être saturés. Je suis très étonné par les résultats des études de variation du trafic proposées dans le dossier page 23 : la jonction encaisserait un trafic de 1000 véhicules dans chaque sens la matin et le soir, mais il n'y a presque aucun impact sur la M16 et la route côté Cité de l'Espace ?

2) Il ne règle absolument pas l'engorgement observé chaque jour aux heures de pointe au cœur des communes de Saint-Orens et de Quint-Fonsegrive, s qui sont les seuls points d'accès à Toulouse depuis l'EST. L'ajout de voies de circulation voiture dans les centres-ville n'étant pas envisageable, le problème ne fera que croître avec un projet privilégiant l'utilisation de la voiture pour traverser le périphérique.

Le projet pouvait (peut-être) avoir du sens lorsque le plan de contournement de Quint-Fonsegrives (en annexe du dossier) était encore réalisable. Aujourd'hui, avec les contraintes sur l'artificialisation des sols et l'annulation pour cette raison du PLUi-h de la Métropole par le tribunal administratif, je ne vois pas comment un tel plan de contournement pourrait voir le jour.

3) Dans Toulouse, le quartier résidentiel de la Terrasse ne manquera pas de subir de plein fouet une augmentation du trafic et des nuisances sonores, pour quel bénéfice ?

4) La circulation souvent saturée sur cette portion du périphérique ne s'améliorera pas avec les ralentissements causés par les nouvelles voies d'insertion en plein virage.

5) A quoi bon délester les échangeurs 17 et 18 puisque le problème vient bien souvent du périphérique déjà saturé ?

6) 85 millions d'euros dont plus de 40 millions de la Métropole pour des gains de temps estimés au mieux à 3 minutes ? Mais quel intérêt ? (p24 du dossier)

7) Quelle cohérence avec la future ligne de métro ? Aucune, car il n'y a pas de parking relais et de lignes de bus permettant de la rejoindre.

8) PAS de voie verte digne de ce nom ! Le projet proposé souffre des mêmes défauts majeurs que les échangeurs existants : au niveau du pont, les trottoirs sont étroits et les croisements avec des axes routiers importants seront dangereux, pollués et très longs à traverser. Ce sont des obstacles rédhibitoires pour tous les modes doux et une incitation claire à utiliser la voiture. Pourriez-vous y passer pour emmener votre enfant chez la nounou, à la crèche ou à l'école en poussette ou à vélo ?

-

II) Non au « tout-voiture ».

-

Ce projet a été pensé il y a presque dix ans et a déjà fait l'objet d'une concertation publique en 2016 avec des avis très défavorables (le dossier de 2016 était encore disponible en juin sur le site de la Métropole). Il a d'ailleurs été annulé à l'époque.

Il repose sur des hypothèses anté-COVID qui ne sont déjà plus d'actualité aujourd'hui, et ne le seront pas plus pour sa mise en service vers 2030:

a) L'enquête « ménage mobilité », utilisée pour définir le besoin, date de 2013. Les mentalités ont changé, même depuis les dernières mesures de trafic mises à jour en 2019. La crise COVID a grandement facilité le télétravail pour certains, la flambée des prix du carburant et de l'énergie en générale (qui est bien partie pour se prolonger) pousse les personnes qui le peuvent à utiliser d'autres modes de transports que la voiture.

b) Les projections de croissance importante de l'utilisation de la voiture jusqu'en 2040 (p19 du dossier de concertation). Cette hypothèse est plus que contestable. La fin des ventes de voitures thermiques neuves en 2035 et la faible disponibilité des voitures électriques, leur coût et leur impact environnemental (batteries et semi-conducteurs) marquent la fin du modèle « tout-voiture ». Et surtout le prix de l'énergie, que ce soit les carburants ou l'électricité font que la voiture, quelle que soit sa forme, coûtera beaucoup plus cher à l'avenir. Qu'on le veuille ou non, le tout-voiture va prendre fin progressivement par la force des choses, alors autant s'y préparer.

Or je le répète: la voie verte proposée n'en est pas une. Elle souffre des mêmes défauts rédhibitoires que les trottoirs des échangeurs existants.

Il est crucial de ne pas enfermer les habitants de l'est toulousains dans des infrastructures pensées uniquement pour les voitures individuelles : elles seront obsolètes dans quelques années en raison du coût des voitures et de l'énergie (pétrole et électricité).

Si le projet d'échangeur devait malgré tout voir le jour, j'implore la Métropole pour qu'elle inclue une vraie voie verte séparée et sécurisée avec une passerelle dédiée aux modes doux, quitte à réduire l'espace dédié aux voitures.

Les arguments avancés dans le dossier en défaveur de cette passerelle sont risibles : il est question "de contraintes techniques et écologiques" ? Il y aurait suffisamment d'argent et de place pour un échangeur 2x2 voies mais pas pour une passerelle pour piétons et cyclistes ? Et puisqu'il est question d'écologie, que penser des tonnes de bétons et de bitume qui vont être coulées en pleine zone inondable, non loin du lit de l'Hers et de la Saune ?

Si le projet voit le jour sous la forme actuelle, la métropole aura perdu beaucoup de sa crédibilité aux yeux des habitants du secteur, des deux côtés du périphérique. Ce projet pharaonique, coûteux et polluant ne répond pas aux enjeux de mobilité dans l'est Toulousain. Il faut d'urgence revoir la copie et ne pas se laisser entraîner par des effets d'aubaine de financement avec les concessionnaires autoroutiers.

-

III) Des suggestions

-

La croissance de l'est toulousain est un fait. Même si le PLUi-H avait surestimé son besoin foncier, il n'y a qu'à regarder les grues à Saint-Orens et Quint pour se convaincre que le besoin de mobilité est là.

Étant donné que la métropole est prête à investir 45 millions d'euros dans ce projet, elle a tout intérêt à aider les personnes qui travaillent à l'Est et habitent à l'Est à se passer de la voiture. Dans ce secteur les principaux bassins d'emploi et lieux d'habitations se trouvent dans un rayon de moins de 5 km !

a) Construction d'une vraie voie verte

Une passerelle dédiée aux modes doux est absolument nécessaire, avec ou sans échangeur voiture.

Je vois trois opportunités majeures à une telle passerelle (voir image en annexe):

1) délester durablement les échangeurs existants en permettant aux habitants intra-périph (Montaudran, la Terrasse, Cité de l'Espace, Château de l'Hers) de

	<p>rejoindre leur travail à la clinique, à la ZA Ribaute et à la ZAC Malepère en mode doux en peu de temps (moins de 4km !) ET en sécurité via la passerelle et le réseau vélo express déjà existant à l'Est. De même pour les habitants extra-périph souhaitant rejoindre la ZA la grande Plaine.</p> <p>2) Créer une continuité entre les principaux espaces verts du secteur : la plaine côté la Cité de l'Espace serait reliée à l'espace nature de Ribaute qui permet lui-même de rallier le parc de la Saune à Quint-Fonsegrives en longeant le chemin de la Saune. Les citadins peuvent ainsi quitter la ville à moindre frais, sans prendre la voiture.</p> <p>3) A cours terme et à moindre frais, cette jonction mode doux jusqu'à Quint-Fonsegrives permet de mettre en place un contournement de la commune de Quint-Fonsegrives en mode doux. Un parking relais équipé de garages à vélos à l'entrée de la commune de Quint-Fonsegrives (devant le collège par exemple ?) permettrait de laisser la voiture à l'entrée de la ville pour ceux qui viennent de loin et rejoindre le réseau de bus ou de prendre le vélo.</p> <p>b) Faciliter la traversée du périphérique pour les modes doux ! Aujourd'hui la traversée des échangeurs 17 et 18 (que je pratique quotidiennement) est longue (au moins trois gros croisements par échangeurs) et périlleuse : les trottoirs sont étroits et impraticables avec un enfant qu'on emmène à l'école/crèche/nounou/balade à vélo ou à pieds. Il faut créer d'autres points de traversée du périphérique avec des passerelles ou des tunnels.</p> <p>c) Solutionner d'urgence le problème de la rue André Villet Ce passage stratégique sous le périphérique fera bientôt la jonction entre le Métro et Toulouse Aerospace d'un côté et Airbus DS, Saint-Orens et le réseaux cyclable de l'autre. Il est beaucoup trop étroit pour que deux piétons puissent se croiser. Et que dire des vélos... Pourrait-on faire un tunnel+passerelle dédié aux piétons/cycles en parallèle de celui existant par exemple ?</p> <p>Pour conclure j'insiste sur le fait que la métropole risque de perdre beaucoup de sa crédibilité si elle persévère dans un projet aussi polémique, qui n'apporte rien de bon au contribuable alors que l'intérêt pour VINCI est évident. Gageons qu'il s'agit seulement d'un faux pas de la métropole, mais c'est déjà le deuxième sur ce même sujet.</p>	
<p>Contre la Jonction Est !</p>	<p>Je m'oppose au projet de la Jonction Est de Toulouse pour plusieurs raisons. Des études montrent que de tels projets ne rendent pas le trafic plus fluide à moyen et long terme ; le développement de nouvelles infrastructures routières augmente le nombre de voitures en circulation, les saturations actuelles seront de retour et envahiront aussi les quartiers voisins. Le problème de circulation doit donc être pensé autrement ! Et quelle aberration de mettre une piste cyclable au niveau d'un échangeur ! Qui voudra l'emprunter avec les problèmes de pollution, de bruit, de température, ... ? Vous raisonnez sur le temps de parcours des automobilistes ! Et celui des cyclistes ? Et leur bien-être ainsi que celui des piétons ? De plus, cet échangeur abîmerait fortement l'espace de loisirs de la Grande Plaine, un des rares espaces « verts » de notre ville ! Pourquoi un tel gâchis ? Nous attendons au contraire que tous les efforts de la métropole se concentrent sur la lutte contre l'augmentation du trafic afin de limiter les émissions de CO2 ! Il est très urgent d'aider les populations à sortir de leur dépendance à la voiture. Il ne s'agit pas de rouler mieux mais de rouler le moins possible, de développer les transports en commun, d'en faciliter les accès, de favoriser la marche, le vélo en développant des pistes en site propre. Ainsi je m'oppose à ce projet car il est dépassé, insensé et contraire aux enjeux environnementaux d'aujourd'hui.</p>	<p>0</p>

Contre la voiture encore plus présente et plus bruyante	<p>Ce projet va tout bonnement à l'encontre de ce que vous mettez en place ailleurs. Ne pensez vous pas que les kilomètres de bouchons déjà conséquents et quotidien sur la rocade toulousaine ne suffisent pas ?</p> <p>Vous bloquez le centre ville des voitures, mais vous les laissez circuler et encouragez leur présence autour de la ville ? C'est tout simplement ridicule et absurde au regard des enjeux actuels.</p> <p>Je vis du côté du boulevard du maréchal Juin, et notre quotidien est pollué par la présence excessive des voitures et de leurs conducteurs qui klaxonnent pour manifester leur mécontentement de cette zone bouchée, pollué par les pots d'échappement, pollué par les motos qui font un bruit impossible, bref, soyez cohérents urbanistes et mairie toulousaine. Arrêtez de nous gâcher la vie avec vos propositions et décisions à contre courant.</p>	0
Le tout voiture	<p>Non à ce projet qui donne encore une fois un nouvel accès au tout voiture. Oui à un véritable projet de voie verte pour les transports à commun et les vélos. Les habitants de Quint Fonsegrives possède une voie verte qui simplifie l'accès à Toulouse jusqu'à Leroy Merlin. Si il faut faire plus, il faut commencer par cette partie et ne surtout pas toucher à l'écrin de verdure dont une grande majorité des Toulousains profitent tout au long de l'année. Le bois de Limayrac doit être préservé.</p> <p>De plus, je ne comprends pas ce projet car il n'entretient aucun rapport avec la future ligne de métro.</p> <p>Merci de prendre le temps de réfléchir à une voie cyclable pour Toulouse derrière l'aérodrome de Balma ou sur la partie Montaudran.</p>	0
Projet à rebours	<p>Je ne suis pas d'accord. La seule réflexion qui vaille est comment préserver notre environnement, et non pas compenser. Les études sur l'impact routier 2030 2040 partent du principe qu'aucun changement ne s'appliquera si ce projet n'est pas mené : covoiturage plus important, amélioration des transports en commun, réflexions sur l'organisation au travail, utilisation de transports doux... Donc ce projet est destructeur car incitateur à l'immobilisme devant l'urgence. Ne fait il pas suffisamment chaud comme ça pour immiscer du béton et une voiture dès que possible ?</p> <p>Utilisez l'espace prévu en voie uniquement transport en commun et transport doux avec un parking relais. Les gens se plaignent des embouteillages. Mais 99% des véhicules sont occupés par 1 personne. Donc facilitez encouragez rémunérez, c'est le seul enjeu majeur, les citoyens afin qu'ils puissent facilement accéder à un déplacement cohérent. Tout le reste ne sert à rien sauf à engraisser des poches inutilement.</p>	0
Echangeur autoroutier laid, d'un autre âge, nocif, très coûteux, destructeur d'espaces verts, source de pollution, générateur de CO2 et de nuisances	<p>1- Le coût de la jonction Est était estimé, dans le passé, à la somme très élevée de 70 millions d'euros. On peut craindre que cette estimation ancienne doive fortement être revue à la hausse compte tenu de l'inflation actuelle et à venir.</p> <p>2- Le prix moyen de construction d'une vraie piste cyclable, de qualité et séparée de la route, en Europe, est de 200 000 € par km. Avec 70 millions d'euros, on peut donc créer 350 kms de piste cyclable de qualité.</p> <p>Que préférons nous, quel choix est meilleur pour l'environnement et pour notre planète, quelle option est favorable pour notre santé : - quelques centaines de mètres de bretelle d'autoroute ou bien 350 kms de piste cyclable ?</p> <p>3- Le coût du projet de 70 millions d'Euros, représente une valeur de 90 € pour chacun des 800 000 habitants de Toulouse métropole. Pour une famille ordinaire de quatre personnes, composée d'un couple et deux enfants, le montant est donc de 360 €.</p> <p>Si l'on prend en compte un nombre d'usagers réguliers égal au maximum à 5% de la population de la métropole (taux probablement surestimé) on atteint un coût par famille d'usagers de 7200 € !</p> <p>La collectivité n'a-t-elle pas à choisir des investissements bénéfiques à un plus grand nombre de concitoyens ?</p>	0

- 4- Chacun sait que le périphérique Toulousain est saturé.
De plus chaque accident sur le périphérique provoque la paralysie de la circulation sur le périphérique et par ricochet sur l'ensemble de la ville et de ses alentours.
Cette paralysie coûte très cher en termes de pollution, de stress, de temps perdu et en termes économiques.
Veut-on déverser encore plus de véhicules sur le périphérique ?
- 5- Aujourd'hui de très nombreuses personnes utilisent la coulée verte pour faire de la marche, du footing ou du vélo.
Ces activités contribuent au bien être et à la santé de tous ces Toulousains et habitants de la métropole.
La construction d'un double échangeur avec feux de circulation et voies d'entrecroisement détruirait de façon irréversible cet îlot de verdure.
- 6- Sur le site de Toulouse métropole, la durée prévisionnelle des travaux est de plus quatre ans (début 2024 à fin 2028).
Les nuisances de toutes sortes qui découleraient de ces travaux seraient bien trop longues à supporter.
- 7- Une pétition en ligne, toujours ouverte à la participation, intitulée "Non à la Jonction Est" a déjà été signée par plus de 1600 personnes. ***
- 8- De nombreuses études et expérimentations ont démontré qu'en raison du "trafic induit", une voie routière supplémentaire augmente les embouteillages au lieu de les réduire.
Plus de routes, par effet d'aubaine, inciterait à prendre davantage sa voiture plutôt qu'un moyen de transport en commun ou un vélo.
On poursuivrait ainsi le cercle vicieux de plus de routes, plus de déplacements, plus d'étalement urbain, plus de congestion de circulation, plus de pollution et plus de nuisances.
Au sein de l'abondante bibliographie décrivant en détail le phénomène, se trouvent les articles ci-dessous :
<https://www.enlargeyourparis.fr/societe/pourquoi-supprimer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages>
<https://ici.radio-canada.ca/ohdio/premiere/emissions/medium-large/segments/entrevue/98756/trafic-induit-augmentation-offre-transport-utilisation-vandersmissen>
<https://www.sudouest.fr/redaction/le-cercle-sud-ouest-des-idees/pourquoi-supprimer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages-7170233.php>
https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic_induit
- En résumé cet échangeur autoroutier serait laid, d'un autre âge, nocif, très coûteux, destructeur d'espaces verts, source de pollution, générateur de CO2 et de nuisances.

<p>Projet anachronique (non)justifié par des études obsolètes</p>	<p>L'ensemble des documents fourni ne permet pas d'évaluer ce projet car les études sont trop anciennes ou alors la métropole n'a pas actualisé les plans directeurs permettant d'évaluer ce projet dans le contexte actuel :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Absence de PDU sur Toulouse Métropole car annulé : le projet ne peut pas être évalué au regard des futures politiques publiques en matière de transport -Absence de PLUIH sur Toulouse Métropole car annulé -> le projet ne peut donc pas être évalué au regard des évolutions à venir de l'urbanisation -Le coût du projet qui ne prend pas en compte l'augmentation liée à l'inflation actuelle. Sa rentabilité est à actualiser et les éléments présentés ,ne permettent pas de l'évaluer au regard de l'environnement actuel -Les études utilisées pour justifier le projet sont très anciennes (avant COVID, crise énergétique...) et nécessitent une réactualisation pour permettre de connaître les chiffres en prenant en compte - Les évolutions effectives du secteur de la jonction Est ces 5 dernières années - L'évolution du trafic lié au développement plus important qu'attendu du télétravail ou des modes doux (l'usage du vélo a augmenté de 77% entre 2016 et 2021, ce qui est déjà supérieur à l'augmentation identifiée dans les documents d'ici 2030! Ce chiffre est un marqueur du fait que les études sont obsolètes et que le projet ne peut pas être évalué avec le présent dossier) <p>Si on regarde les chiffres récents, on peut se demander les raisons de réaliser un tel projet:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ce projet se situe entre 2 échangeurs parmi les moins utilisés du périphérique toulousains -Absence d'étude de projet alternatif non "routier" (ex: un projet qui ne permettrait que le passage des TC, piétons et cycles). L'utilisation de la voiture semble donc être un postulat de départ des études... -Pas d'évaluation de l'impact de ce projet dans la démarche de zéro artificialisation nette -Les sites de compensation choisis sont des sites agricoles et impacteront donc la production agricole locale qui est un enjeu majeur actuellement <p>Je souhaite donc a minima une actualisation récente de l'ensemble du dossier de justification du projet (coûts, chiffres de trafic, prise en compte d'autres développement non connus lors de la réalisation des études - développement du REV, des lineos, tracé de la a 3e ligne de métro...), la comparaison avec un projet alternatif "non routier" et un renouvellement du débat public à l'issue de cette actualisation</p> <p>Je me prononce CONTRE ce projet qui ne répond pas aux enjeux actuels tel qu'il est présenté</p>	<p>0</p>
<p>Une démonstration fallacieuse</p>	<p>Outre le fait que le projet est daté et hors du temps en cette période de crise énergétique (pétrole et électricité), le document support indique sur la page "nouvelles modélisations : 2030 sans projet" que "Malgré le report vers les transports en commun, le projet Mobilité ne suffit pas en lui- même à désengorger le secteur".</p> <p>Cette affirmation laisse à penser que les transports en commun n'absorberont pas le trafic. C'est surement exact mais cette projection est liée au fait que la politique de transports en communs sur les communes de la première couronne n'est pas à la hauteur des enjeux du moment. D'ailleurs aucune des personnes à La tribune n'est venue en transport en commun lors de la présentation à la MAM à St Orens...</p> <p>Or il n'est présenté aucun scénario alternatif.... Merci de proposer un scénario qui redéploierait l'important budget de Toulouse Métropole consacré à la jonction Est vers des solutions qui augmenteraient les alternatives à la voiture individuelle en favorisant davantage les modes doux et collectifs.</p> <p>Une concertation avec un seul scénario ce n'est pas sérieux au regard de l'argent public mobilisé...</p>	<p>0</p>

<p>Projet dévoreur d'espace</p>	<p>Je ne suis pas favorable à ce projet, qui pourtant faciliterait certains de mes déplacements voiture. Mais ce sera trop cher payé ! Il va dévorer énormément d'espace dans une des zones encore vertes -lesquelles diminuent au fur et à mesure de l'urbanisation galopante- augmentant encore plus l'artificialisation des sols. Il va largement augmenter la circulation automobile et la pollution dans des quartiers qui n'ont de toute façon pas une voirie adaptée pour absorber cette augmentation de trafic (quartiers Limayrac Terrasse...) A la rigueur, on aurait pu envisager un FRANCHISSEMENT de la rocade avec une passerelle bus-cycles, en réfléchissant à la coordination avec la nouvelle ligne de métro, mais pas un échangeur correspondant à une conception de la circulation périmée. PS : à propos de l'urbanisation galopante, je ne comprends pas que chaque îlot d'immeuble(s) construit ne comprenne pas systématiquement / obligatoirement une grande "oasis" sans béton ni bitume. Ce n'est certes pas le propos de cette enquête, mais tout est lié.</p>	<p>0</p>
<p>Projet ne respectant pas les lois sur l'environnement et l'énergie</p>	<p>Le projet routier d'échangeur dit de la Jonction Est sur le périphérique de l'agglomération toulousaine doit être abandonné car il ne respecte pas les lois votées par nos représentants, en particulier : – la loi Climat et Résilience – la loi de transition énergétique pour la croissance verte et la stratégie nationale bas carbone (SNBC) – le Green Deal de l'UE qui vise une décarbonation complète à horizon D'autre part, ce projet ne peut être lancé tant que les nouveaux Plan local d'Urbanisme (PLUi-H) et Plan de déplacements urbains (PDU) conforme à la législation actuelle n'auront pas été élaborés. Il est clair qu'en cas de poursuite d'un tel projet, la justice devra encore trancher afin de faire respecter nos lois.</p> <p>En terme d'alternative, face aux enjeux climatiques, écologiques et économiques, les agglomérations européennes de taille comparable à la notre, optent pour un réseau de trains métropolitains, tramways ou de bus en site propre, couplés à un maillage de bus, un maillage de pistes et voies cyclables, sans oublier la voiture partagée. Les espaces publics et l'urbanisme en général sont à aménager en faveur des piétons et vélo. Dans un tel contexte, il n'y a pas de nécessité d'une nouvel échangeur sur la rocade.</p>	<p>0</p>
<p>Destruction d'espace vert et investissement anachronique</p>	<p>Cette initiative a vocation à défigurer un espace vert très agréable de notre ville, lieu de loisir, de sport et aussi de passage à vélo. Comme cycliste je crois ce projet rendrait beaucoup moins agréable et moins sûres les trajets à l'Est de Toulouse.</p> <p>Je déplore aussi la décision anachronique d'investir dans le transport routier plutôt que d'améliorer les réseaux ferroviaire et cyclable.</p>	<p>0</p>

Projet incensé	<p>Il est illogique de croire qu'en créant encore une jonction entre deux autres qui ne sont qu'à 2.4km l'une de l'autre cela va résoudre le problème des embouteillages (qui sont toutes relatives, il y a bien pire ailleurs à Toulouse). A l'inverse, cela risque d'induire plus de trafic en encourageant les personnes à prendre la voiture.</p> <p>Il s'agit d'un projet très cher, qui ne prend en compte aucune vision à long-terme de la mobilité qui, pour les raisons liées à l'environnement et au réchauffement climatique que nous connaissons, doit absolument permettre la réduction de l'utilisation de la voiture et l'augmentation de l'utilisation du vélo et des transports en commun. Créons plus de voies de vélo avec cet argent au lieu de le consacrer aux voitures ! Agissons sur les transports en commun ! Actuellement je souhaiterais me rendre au travail en vélo mais c'est trop dangereux parce que je dois traverser la ville sans avoir accès à une voie vélo sûre tout au long du trajet. Et les transports en commun ne sont pas suffisamment développés pour que je puisse envisager de les prendre pour me rendre au travail (pourtant il s'agit d'un trajet intra-Toulouse).</p> <p>De même, ce projet serait construit en plein milieu du parc des activités de la plaine, un parc plein de biodiversité utilisé par de nombreux résidents des quartiers autour, de tout âges, pour des activités sportives et de loisirs, ainsi que pour se déplacer à vélo. La mairie de Toulouse parle de la végétalisation de la ville et de tous les arbres plantés, mais ce projet ne ferait que remplacer cet endroit où l'on respire en ville par encore du bitume. Le projet propose de "déplacer" les zones de biodiversité dans une zone de l'autre côté de la rocade, l'éloignant tout simplement encore plus de la ville au lieu de garder ces espaces verts si précieux et rares dans la ville.</p> <p>Dernière chose et pas des moindres, en tant que résidente d'une rue juste à côté de la localisation de cette jonction, j'étais malheureuse de constater à la réunion d'information sur le projet le 4 juillet 2022, qu'aucune évaluation de son impact sur la nuisance sonore et la qualité de l'air n'avait été faite. De même aucun seuil à ne pas dépasser n'avait été défini ! N'est-ce que quand ce sera à côté de chez eux qu'ils commenceront à s'inquiéter de la qualité de l'air qu'ils respirent ? !</p> <p>Certes nous devons nous adapter et faire évoluer les infrastructures de la ville. Mais faisons-le avec des projets qui relèvent les défis de demain en permettant de respirer et de se déplacer en ville sans mettre notre santé et le futur de la planète en danger plutôt que d'avoir une vision à court-terme dominée par la voiture.</p>	0
Anachronique et incohérent de la SFE	<p>Ce projet est anachronique et incohérent avec la mise en place de la ZFE juste à côté, de l'autre côté de la rocade.</p> <p>On nous demande de réduire les déplacements en voiture, on va les inciter! L'argent serait mieux utilisé à développer les transports en commun et les infrastructures cyclables (qui manquent cruellement dans le secteur), et cela coûterait vraisemblablement moins cher.</p>	0

<p>Contre le projet de la jonction Est</p>	<p>Compte tenu de l'état actuel du projet, des raisons évoqués, du budget, des financeurs et du l'annulation du précédent projet, il n'est pas souhaitable que ce projet voit le jour, et ce pour plusieurs raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'un point de vue écologique : à l'heure où il faut décarboner les transports, réduire les km parcourus, réduire notre dépendance à la voiture. Le prix actuel de l'essence et les débats associés montre bien toute la problématique de cette dépendance et la volonté des citoyens à vouloir se séparer de cette contrainte dès qu'ils le peuvent ! - d'un point de vue géographique et routier : la jonction Est est très mal positionnée et ne réponds à aucun besoin existant. De plus, cela va déboucher sur une route (M16) qui est en parallèle du périphérique. C'est d'une absurdité sans nom, cela va congestionner tout un secteur qui est actuellement fluide, au regard d'autres endroits de la métropole. La jonction Est ne débouche sur aucun grand axe et s'arrête dans un champ. Il est bon également de rappeler aux élus, que plus de voies motorisés ne signifie pas moins de congestion, bien au contraire ! La grande majorité des études sur le sujet démontre ce biais cognitif et cette croyance : plus de route = plus de voitures = plus de congestion ! Or, personne ne veut plus de bouchons dans une ville déjà congestionnée et où il y a un manque toujours présent d'alternatives ! - d'un point de vue budgétaire : le projet est estimé à 80M€ voir 100M€, soit l'équivalent du budget sur 5 ans du REV, le réseau vélo métropolitain. En d'autres termes, pour le même budget, on finance 100% des pistes cyclables du projet REV et l'on dessert 100% de la population de Toulouse Métropole autour d'une alternative bien plus écologique et rapide que ce que la jonction Est propose ! <p>Alors que faire en lieu et place ? Il faut développer les ALTERNATIVES ! Dans ce secteur, seul 2 lignes de bus "forte" desservent le territoire : le L9 (ex-L7) et le L1, avec le 83 en complément. Il serait bien plus judicieux et logique de mettre à profit ce budget pour développer des aménagements cyclables, des aménagements pour le bus ou le réseau ferroviaire (emprises le long du périphérique ou RER Toulousain à développer) ou encore développer un réseau de bus sur le périphérique, permettant de bien mieux connecter les communes de la métropole. Bref, pour le même budget, nos élus peuvent faire bien mieux que ce projet !</p>	<p>0</p>
<p>Obsolescence Programmée à 80 M€</p>	<p>Voici un projet tout neuf et pourtant déjà obsolète...</p> <p>En effet, si les projections des modes de déplacement sont justes +54 % sur 20 ans, la répartition de ces mêmes modes est totalement fantaisiste. En 2040 la part modale des vélo plafonne à 3,3 % des déplacements... on voit déjà toute l'ambition portée sur le vélo.</p> <p>Pour l'automobile est elle encore à 62 %, les transports en commun progressent timidement à 21 %. Le tout voiture est donc, encore l'option choisie. Chaque jour nous touchons du doigt la catastrophe climatique qui s'annonce, que ce soit à l'autre bout du monde ou à nos portes. Pourtant rien ne semble perturber cette folie automobile mortifère.</p> <p>Pour espérer sauver l'avenir de nos enfants car c'est bien de cela qu'il s'agit, nous devons réduire massivement nos émissions de CO2.</p> <p>L'objectif de neutralité carbone pour 2050 impose un rythme de de réduction de - 5 % par an. Chaque secteur d'activité doit faire des efforts pour y arriver. L'automobile même en passant au tout électrique ne peut pas atteindre ses objectifs. Pour cela il faut diminuer aussi de 40 % l'utilisation des véhicules personnels par rapport à aujourd'hui (1).</p> <p>Sachant cela, pour préserver l'avenir de nos enfants, à très court terme nous allons réduire l'utilisation des voitures entraînant une baisse de trafic. Cet équipement sera donc totalement obsolète.</p> <p>Les petits gestes individuels ne suffisent plus, il faut que les projets structurants s'installent totalement dans cette optique. Aux décideurs de faire enfin preuve d'innovation, de courage et de volonté.</p> <p>Ces 80 M€ doivent servir à d'autres projets comme l'extension de la ligne B ou du REV. Sans cela comment regarder nos enfant dans les yeux tout les soirs et pouvoir</p>	<p>0</p>

	<p>leur dire qu'à notre confort nous choisissons leur avenir.</p> <p>(1) theshiftproject.org/article/la-transition-bas-carbone-une-opportunite-pour-lindustrie-automobile-francaise-rapport-final-18-novembre</p>	
Projet d'un autre temps !	<p>Arguments déjà invoqués :</p> <p>Arrêtons de créer de nouvelles routes et proposons plutôt des alternatives à la voiture, développons les modes actifs. La zone verte de l'Hers est un lieu de promenade, de pratique sportive, C'est une voie verte très agréable et très fréquentée.</p> <p>Utilisons l'argent du contribuable dans des projets d'avenir : développement des transports en commun, du vélo et de la marche.</p> <p>C'est maintenant qu'il faut agir dans le bon sens !</p>	0
Indispensable pour le développement économique	Aménagement indispensable pour permettre le développement économique de l'est Toulousain.	0
Farouchement opposé au projet	<p>La voiture prend toute la place qu'on lui donne, créer une jonction va encore faire augmenter le total des voitures en circulation jusqu'à nouvelle saturation. La création de cette jonction est inutile et va totalement à l'encontre des recommandations environnementales, . elle va détruire une zone verte, augmenter la pollution et les nuisances dans la zone. L'heure est au transport en commun. J'ajouterais que je prends quotidiennement la piste cyclable pour me rendre à mon travail et que je suis très en colère à l'idée que celle ci soit éventrée pour une jonction supplémentaire.</p>	0
Avis défavorable	Projet orthogonal avec la nécessité de transitionner vers des solutions de mobilité douce.	0
Indispensable pour améliorer la fluidité du trafic	Sortie de la rocade indispensable pour désengorger les sorties existantes Cela facilitera l'accès à la nouvelle clinique	0

Contre la Jonction Est: projet injustifié, obsolète, destructeur et coûteux	<p>Comment Toulouse Métropole peut-elle proposer un tel projet d'un autre temps et tellement à l'encontre des problématiques environnementales actuelles.</p> <p>Ce projet est tout simplement:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Injustifié: déjà 2 échangeurs Montaudran (18) et Lasbordes (17) proches et qui pourraient au contraire être optimisés. Pas de grand axe, ni de nouvelle route desservis. -Destructeur: pour l'environnement, la biodiversité, la qualité de vie, l'évolution de la zone Est de Toulouse. - Obsolète: au lieu de proposer des alternatives de transports en commun, d'accès piétons/vélos, de liaisons Téléo... Toulouse prendrait encore du retard. - Extrêmement coûteux: près de 80 millions d'Euros! Il y aurait tant d'alternatives possibles à moindre coût pour la ville, les contribuables, les utilisateurs... 	0
Un projet contraire aux enjeux climatiques	<p>Il est étonnant de voir réapparaître un projet aujourd'hui dépassé face aux nouveaux impératifs dus au changement climatique. Il est devenu impératif de préserver les voies vertes comme la Plaine. C'est inouï de vouloir encore les détruire au profit d'infrastructures en béton, de favoriser l'automobile et les intérêts privés d'une clinique et de Vinci.</p> <p>Une passerelle réservée uniquement aux vélos et piétons serait par contre bienvenue, car traverser le périphérique aux échangeurs 17 et 18 est très désagréable voire dangereux.</p> <p>La Métropole se doit de favoriser les pistes cyclables sécurisées.</p>	0
Non à la jonction Est, oui à des alternatives !	<p>Le comité des quartiers de l'Hers, association d'habitants du quartier de l'Hers, est totalement opposé à ce projet routier.</p> <p>Le comité des quartiers de l'Hers aime vivre à Toulouse, et aimerait que la métropole ne favorise pas l'usage de la voiture dans l'Est Toulousain.</p> <p>Il est en revanche, tout à fait favorable à l'étude d'alternatives non évoquées dans le dossier de concertation :</p> <p>Passerelle piétons/cycles reliant la zone verte de la Plaine à celle de la Saune.</p> <p>Aménagements pour faciliter et sécuriser les traversées piétons/cycles au niveau de l'échangeur 17</p> <p>Extension du parking relais à l'angle chemin de Ribaute/M826, et création d'un abri vélo sécurisé sur ce parking. Ce parking est actuellement plein dès le matin et oblige des automobilistes à continuer en voiture vers Toulouse, faute de places.</p>	1

Il est d'usage d'imaginer que des élus imaginent le meilleur pour les habitants d'une agglomération, avec une ambition, une capacité d'actes visionnaires et qui prend en compte la situation actuelle et future sur plusieurs décennies. Vous auriez pu imaginer que je sois d'accord avec l'idée actuelle qui affirme que la création d'une nouvelle infrastructure, qui viserait à réduire le trafic.

Ce projet ne répond à aucune logique sauf à celle de toujours plus de voitures, de camions, la voiture et le camion, les reines et les rois des déplacements et des transports de personnes et de marchandises. Ce projet appartient au passé pour plusieurs raisons:

- il n'a jamais été pris en compte le concept de trafic induit, qui implique que créer une nouvelle infrastructure devient un aspirateur à voitures et camions, et donc augmente le trafic, donc le contraire de ce qu'on voulait éviter: je vous invite à lier cet excellent article du journal Numerama à ce sujet .

<https://www.numerama.com/sciences/761303-et-si-on-supprimait-des-autoroutes-pour-eviter-les-embouteillages.html>

- la surconsommation de carburants est nocif pour:

au niveau local, les habitants par la pollution générée avec toutes les pathologies respiratoires et cancers provoqués par cette dernière.

au niveau mondial, plus besoin aujourd'hui de prouver que notre planète est au plus mal, et qu'il est de la responsabilité collective de trouver et de créer des alternatives aux déplacements en voiture et camion

- vous sous estimez la capacité d'adaptation des populations aux nouveaux modes de déplacements, mais pour cela il faut créer des infrastructures de déplacement collectifs (trains et bus électriques)

Ma proposition est d'investir sur des infrastructures multimodales et à la hauteur d'une agglomération qu'est Toulouse et d'anticiper sur son développement constant:

un RER toulousain,

des parkings métro/bus/tramways de taille adaptée pour anticiper la croissance de la ville et donc plus d'habitants désireux d'utiliser les transports en commun des bus urbains électriques et nombreux toute la journée même en soirée et tôt le matin

des pistes cyclables sécurisées encore plus nombreuses avec des garages à vélos plus nombreux et dans toutes les gares SNCF et métros

Pour les transports de marchandises, le développement du ferroutage, et des gares de dépôts de marchandises pour des livraisons en milieu urbain par des camions de petits volume, ou encore mieux des vélos cargo dont l'efficacité n'est plus à prouver.

Un modèle du passé

0

<p>Contre ce projet car :</p>	<p>Il est anachronique : depuis plusieurs années, les grandes métropoles (dont Toulouse) réduisent la place de la voiture et développent les transports en commun ainsi que le vélo. Ce projet est en effet contradictoire avec les objectifs de réduction des gaz à effet de serre et de limitation de l'artificialisation des sols. En 2022, étendre l'aménagement routier ne doit plus être considéré comme une solution aux problèmes de déplacements en zone urbaine.</p> <p>Il est destructeur de la qualité de vie des habitants : le projet de la Jonction Est favorisera l'usage de la voiture, créant ainsi un afflux de véhicules dans les quartiers alentours (Limayrac, zone d'activité de la Grande Plaine), ce qui mettra, entre autres, en difficulté la circulation des bus. Il sera source de pollution sonore, de pollution visuelle et de pollution de l'air. Il aura un impact négatif sur les zones de loisirs : la voie verte attenante au parc de la Grande Plaine, très fréquentée par les promeneurs et les sportifs, sera coupée par cet aménagement. De même, la nouvelle 2x2 voies longera le parc "Espace Nature Ribaute".</p> <p>Il est inutile : bien que le trafic routier route de Revel et avenue de Castres reste important, il a cependant baissé depuis 2016 malgré la construction de nombreux logements. Ceci montre qu'il est possible, en s'appuyant sur les modes doux comme les lignes de bus Linéo, d'accueillir de nouveaux habitants et activités, sans augmenter la circulation automobile ; le seul échangeur, créé sur le périphérique depuis 20 ans, est celui de Borderouge justifié principalement par un projet de bus en site propre. Par ailleurs, comme le montre le dossier de délibération du 03/03/2021, la Jonction Est n'apportera pas de vrais gains en matière de fluidité du trafic car elle entraînera des embouteillages en amont sur les infrastructures existantes. De plus, les futurs projets d'aménagement de l'Est toulousain ne semblent pas justifier la création de cet ouvrage tout-voiture.</p> <p>Il est coûteux : le budget de près de 80 millions d'euros dédié à ce projet correspond, par exemple, au financement de plus de 300 km de pistes cyclables, ou au coût du nouveau téléphérique urbain Téléo de Toulouse (82 M€).</p>	<p>0</p>
<p>Indispensable !</p>	<p>Indispensable pour fluidifier les transports sanitaires ambulances pompiers et samu</p>	<p>0</p>
<p>Grand projet inutile</p>	<p>Contre ce projet à l'utilité très discutable. Le projet sera un appel d'air pour les voitures. Les habitants proches seront encouragés à prendre la voiture, augmentant ainsi la circulation environnante et les bouchons. Les deux échangeurs autour suffisent pour l'automobiliste venant du centre de Toulouse ou de Saint Orens et Quint Fonsegrive.</p> <p>Seuls les habitants du quartier la Terrasse sont impactés par un léger détour pour traverser le périphérique et uniquement si ce trajet a pour destination l'autre côté du périphérique, juste en face. Dans ce cas, le trajet étant court, une passerelle piéton/vélo coutant beaucoup moins cher, serait beaucoup plus appropriée, et encouragerait des modes de transport plus efficace en terme d'emprise au sol. Rares sont les bouchons produits par des piétons ou des cyclistes !</p> <p>Ce projet créera à long terme de nouveaux embouteillages à cause du trafic induit qu'il générera ! Toulouse est trop densément peuplée pour que la voiture puisse être la solution. Les deux échangeurs existants sont suffisants pour les voitures par leur faible éloignement et la configuration du lieu (grands espaces : Cité de l'Espace, aéroport)</p>	<p>0</p>
<p>Investissons plutôt dans la mobilité douce</p>	<p>En tant que citoyen et contribuable, je considère que ce projet va à l'encontre des priorités climatiques et sociales. Repensons l'urbanisme et le péri-urbanisme autrement. La voiture individuelle a vécu. Essayons de voir plus loin svp.</p>	<p>0</p>

<p>Ville Verte Toulouse?</p>	<p>J'ai fait un rêve! Que mes petits enfants qui vivent à Toulouse soient fiers de dire et de voir quand ils seront adultes, que ceux qui décident de notre "air, terre et bien être" aujourd'hui, et si provisoirement, aient eu le courage de renoncer à des projets destructeurs, et nuisibles à leur environnement de demain, tel que la jonction Est.</p> <p>J'ai fait le rêve que , comme certains se targuent de le faire, On laisse les herbes pousser près des trottoirs sur les bords des chemins, on laisse les arbres tranquilles sans les couper pour de fausses raisons inutiles, on laisse les cyclistes rouler, les piétons marcher, tout simplement et... les enfants respirer!</p> <p>J'ai fait le rêve que la sagesse et le bon sens de ceux qui pensent avoir le droit d'agir pour les autres, pour nous utilisateurs de la piste cyclable, du coin de verdure préservé de la Plaine, ne le fassent pas en dépit du bon sens justement, et n'aient pas honte de changer d'avis quand il s'agit de préserver un espace public, de circulation, de nature utilisé par des milliers de citoyens toulousains. J'espère ne pas rêver en me réveillant un matin prochain si on me dit : "c'est bon, On renonce à la jonction, on fait l'option d'un projet"vert" !</p> <p>Alors, un petit pas ce sera vers la Ville Verte rêvée de tant de toulousains , d'enfants, d'ainés et de jeunes à vélo ou à pied, d'actifs qui font l'effort d'aller à leur travail à vélo de Blagnac à Rangueil.</p>	<p>0</p>
<p>Jonction Est inutile => stockage de voitures supplémentaires => pollution ++</p>	<p>Ce nouvel échangeur est à mes yeux complètement inutile, il ne servira à rien, à part créer une zone d'embouteillage supplémentaire. Cet échangeur va juste faciliter l'accès à des quartiers et des réseaux secondaires qui ne sont pas du tout adaptés pour recevoir un flux de véhicules, d'où une nouvelle accumulation de voiture embouteillées dans les quartiers résidentiels.</p> <p>Ce flot de véhicule va juste accroître la pollution du quartier, de nombreux collégiens circulent à pied ou à vélo pour se rendre au Collège Jean Pierre Vernant, que voulez vous faire : ajouter des gaz d'échappement à ceux déjà présents ? Préférez vous déplacer des voiture pour créer des bouchons au niveau du bois de Limayrac, pour en faire un bois pollué ?</p> <p>Et pourquoi cette échangeur pour satisfaire les actionnaires de Capio croix du sud ? Ils se sont implantés sur un terrain loin d'un échangeur pour payer le terrain moins cher, Il ne faut pas réclamer un échangeur maintenant ! Si l'accès à la clinique est important, il fallait y réfléchir avant...</p> <p>Que dire des arguments écologiques de la création d'un nouveau maillage piétons/cycles : Je rigole : Je ne pense pas que les personnes qui veulent cet échangeur aient déjà effectué des transports urbains à vélo. Même si la piste cyclable et la piétonnière sont séparées de la voie de circulation par quelques arbustes, il est tout simplement insupportable d'utiliser ces voies où nos respirons les gaz d'échappement à plein poumons.</p> <p>Si vous voulez réduire le nombre de voitures, oui, créer des pistes cyclables, piétonnières dédiées : créer des passerelles piétonnes et cyclables au dessus du périph. Laissez les voitures hors de la ville, elles y sont déjà trop présentes : créez des parking de stockage hors de la ville et facilitez le transport en commun. Pourquoi faciliter l'accès de la ville aux voitures ? il y en a déjà trop, beaucoup trop !</p> <p>Et que dire du budget 77 millions pour un seul échangeur, pour comparaison le budget vélo pour toute la ville de Toulouse était de 17 millions pour Toute la Métropole, hallucinant.... le dogme de la voiture et des pollueurs...</p> <p>Vous avez compris mon avis est non, pas de Jonction Est, arrêtez le bétonnage, le goudronnage, pensez au réchauffement climatique, pensez à vos enfants. Si chacun fait un peu, à pied à vélo ou en transport en commun, (mon égoïste seul dans sa voiture), c'est un gros plus pour notre planète qui va mal.</p>	<p>0</p>

Un projet d'un autre temps	<p>En tant qu'habitant riverain coté Toulouse je suis fermement opposé à ce projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qui ne nous apportera que des nuisances en terme de trafic extérieur et de pollution - Qui ne nous apportera rien de positif, car les échangeurs 17 et 18 très rapprochés sont largement suffisants, - Qui s'implante sur plusieurs centaines de mètres sur une piste cyclable voie verte existante alors que nous manquons cruellement de ce type de voies sur Toulouse, et qu'elles sont si difficiles à réaliser, - Qui va détruire des centaines d'arbres le long de cette voie verte, alors que la Mairie fait campagne pour la plantation d'arbres et pour le plan vélo <p>Pourquoi dépenser 80 millions pour un tel projet, dont la finalité paraît très - très discutable en terme d'aménagement urbain ?</p> <p>En ces temps de changement climatique, c'est un projet d'une époque révolue ! Ne vaut-il pas mieux consacrer cette somme au développement des transports en commun, des mobilités douces et de la qualité du cadre de vie ?</p>	0
POUR le développement des transports collectifs; CONTRE de nouvelles routes	<p>Il faut développer les transports collectifs partout sur la Métropole toulousaine, alors qu'il est mesuré que 80% des conducteurs sont seuls au volant de leur voiture sur la Métropole.</p> <p>La pénurie des liaisons, des jonctions inter-modales est responsable de l'usage immodéré de la voiture individuelle.</p> <p>Les nouveaux enjeux climatiques, économiques commandent d'arrêter de préférer ce moyen de locomotion dans les choix d'infrastructures à construire, au détriment de solutions privilégiant le Développement Durable.</p> <p>Je suis donc CONTRE toute nouvelle bretelle, échangeur sur la Métropole toulousaine.</p>	0
Abandonner le projet et réorienter le budget	<p>Pourquoi s'acharner à continuer de construire des routes qui vont favoriser les déplacements motorisés, alors que le budget vélo est nettement insuffisant pour réaliser le réseau express vélo, et que le projet de RER toulousain est au point mort faute de financement ?</p> <p>Il faut abandonner ce projet inutile et destructeur et réorienter les budgets vers des déplacements plus vertueux.</p>	0
En 2022 est-il judicieux de (re)donner une telle priorité aux déplacements en voiture ?	<p>La rocade de Toulouse calme et sans embouteillages : un idéal à atteindre ?.</p> <p>Alors, pourquoi tenter de créer des entrées/sorties générant un flux encore plus important de véhicules ? Pourquoi ne pas privilégier des espaces de parking hors centre et proposer des navettes vers les principaux lieux comme la clinique ou les espaces commerciaux ? Le flux de véhicules induit par cette nouvelle bretelle va générer une réelle source de nuisance pour les habitants et ne résoudra absolument pas les problèmes actuels de mobilités. On rajoute des entrées/sorties alors même que les voies actuelles ne peuvent digérer le trafic.</p> <p>Les événements de ces derniers mois (même s'ils ne présagent en rien de l'avenir de la météorologie) doivent aussi nous faire prendre conscience de l'urgence absolue en termes de révision de notre façon de vivre et de se déplacer. Je suis un fan d'automobile et de moteurs à explosion, mais je suis bien obligé de constater que je partage cette planète avec des milliards d'individus et qu'elle ne m'appartient pas. Je dois donc composer avec mes pairs. Je fais donc le deuil de certaines activités et de certains confort au profit d'un bien-être commun. Je pense que les Toulousains, et le premier d'entre eux, Monsieur le Maire, peuvent envisager de ne pas créer cette jonction qui, au final, n'entraînera qu'un surcroît de circulation, déplaçant le problème, mais ne le résolvant en aucun cas. Il est temps de commencer à exploiter au mieux ce que nous avons sans perpétuellement envisager de rajouter des ouvrages qui d'une part coutent cher à la commune (et à la communauté) et de surcroît viennent grignoter (voire manger) les espaces verts dont nous avons tant besoin au sein de la métropole, tant pour notre bien-être que pour abaisser les seuils de CO2, qu'absorber la chaleur et créer des espaces ombragés pendant les fortes chaleurs. Monsieur le Maire, je vous demande modestement, mais du fond du cœur de ne pas donner suite à cette jonction Est. Merci pour nous et pour les générations futures.</p>	0

Il n'y a pas de petits gestes, pour lutter contre le changement climatique	<p>Avec l'évidence du changement climatique, il est temps de mettre au placard les projets du monde d'avant. Cette "Jonction Est" en fait parti (tous comme le BUCSM).</p> <p>Les objectifs affichés par Toulouse Métropole de donner plus de place aux modes de transports actifs (marche, vélo, transport en commun) sont dans l'air du temps et montrent leur pertinence dans un grand nombre de villes, comme Rennes, Bruxelles, Paris et Bogota, pour avoir un échantillon de villes de tailles différentes ;-)</p> <p>La création de nouvelle route n'est plus au goût du jour. Le Pays de Galles a décidé l'an dernier de ne plus construire de nouvelles routes. L'objectif est de pouvoir atteindre les objectifs de réduction de l'empreinte carbone du pays. Toulouse a aussi un objectif de réduction de cette empreinte carbone. Pour l'instant, comme l'a indiqué le bilan du PCAET, Toulouse a beaucoup de retard. L'arrivée de nouvelles voies pour les automobiles va entraîner, comme cela est démontré dans la littérature et expérimenté sur le terrain, une augmentation du flux de véhicule (les USA ont de bons exemples sur le sujet) et donc une augmentation de l'empreinte carbone de Toulouse Métropole. La suppression de route entraîne une "évaporation de véhicules" avec un transfert modal important (exemple de Rouen avec la fermeture d'un pont sur la Seine). Les budgets prévus pour cette bretelle doivent, de ce fait, être réorientés vers des actions utiles : accélération de la mise en place des REV, participation à la mise en place du RER Toulousain, avec le "ticket unique", et bien d'autres projets sur les modes actifs. Merci de ne pas dépenser "mon" argent public sur ce projet.</p>	0
Projet inutile au XXIème siècle.	<p>Nous entrons, bien tardivement, dans une ère de sobriété. Ce projet n'en fait pas preuve. Il est contraire à toutes les orientations qu'il faut prendre pour aller vers la transition écologique. Les crédits prévus doivent être utilisés différemment pour répondre à ces nouveaux besoins et ainsi éviter un gaspillage inutile pour les décennies à venir.</p>	0
Stop à l'artificialisation des sols et au massacre de la biodiversité	<p>Projet inutile et saccageur, cessons le tout - voiture et développons des moyens de transport plus vertueux : RER, réseaux de bus généralisés. Pensons aux générations futures sans compromettre celles du Présent</p>	0
Gabegie financière et anachronisme	<p>Gamin je jouais au baseball avec mes amis à la plaine. La plaine c'était des champs à l'infini sous la terrasse. Quand la rocade est a longé l'hers, je me suis dit : "nouvelle limite d'urbanisation". Puis j'ai vu/vécu (habitant cité de l'hers), les développements entre la terrasse et la côte pavée jusqu'au "périph" (comme le nommaient les mutés parisiens). Puis j'ai travaillé à IBM à la plaine et vécu les embouteillage entre les 2 échangeurs de montaudran et de la route de castres. Un nouvel échangeur, ça me paraît une aberration :</p> <ul style="list-style-type: none"> - vous voulez encourager les promoteurs à bâtir encore plus à l'est (là où on a encore des champs ?). Comment faire plus de circuit courts si on réduit les champs et qu'on bitume et cimente à leur place ? Il faudrait un peu de cohérence entre les discours officiels et la capacité de nos élus à lutter face aux lobbying du btp - on va faire ça à côté de lasbordes... déjà qu'on condamne des surfaces agricoles pour le loisir de quelques nantis, on va ajouter à l'inutile de la précipitation (chouette je pourrais aller voler plus souvent grâce à ce magnifique échangeur) - est-ce pour des transports en commun ? pas que je sache, juste pour des voitures. Quel est l'avenir des voitures déjà ? ha oui celui des batteries qu'on ne sait pas faire... on va donc faire un échangeur qui dans quelques dizaines d'années sera un vestige de notre folie sortie du 20ème siècle. Sortons de l'aveuglement dans lequel nous sommes parfois ! - ça ne coute pas une paille ; vous savez ce qu'on pourrait faire avec cette presque centaine de M€ ? plein de voies propres pour commencer à anticiper la sobriété et la fin de la voiture reine. Rappelons nous qu'on parle d'argent public, pas d'un cadeau de vinci à la métropole. Qu'on dépense une partie de cet argent à liquider lasbordes par exemple. - un échangeur c'est beaucoup de béton, acier,... bref énormément d'énergie dont on va manquer cruellement pour financer le renouvelable, la transition,... perso je n'aurai pas ça sur la conscience, j'ai donné mon opinion ;-) 	0

On marche sur la tête	Est-ce qu'on est en train de parler d'un projet à 80 millions d'euros qui va couper un parc où il fait bon de se promener, courir, qui est destructeur d'une espèce végétale protégée tout cela pour rajouter du bitume et des voitures (encore). On n'est pas censé être dans une transition écologique où améliorer les transports en communs, les transports en vélo pourraient éventuellement être intéressant ?	0
Développons le Train plutôt que la voiture	Le train est complètement occulté de la concertation et de projet de 'jonction Est'. La ligne de train existante n'est même pas représentée sur les cartes, notamment la carte "Transports en commun" de la diapo 8. Il y a pourtant déjà une gare à Montaudran, un gare à Labège Innopole et une autre à Labège Village (je le sais pour avoir emprunté ce train TER à l'époque où je travaillais à Labège...). Une ligne qui va jusqu'à Matabiau. Une proposition faite depuis longtemps de développer à moindre coût un "RER toulousain" par l'association 'Rallumons l'étoile' mais ... la Mairie continue de vouloir développer la voiture coute que coute (pollution, maladies, détérioration de l'écosystème ...). Ce projet est absurde comme tout projet de création de nouvelle infrastructure pour les voiture en 2022, après avoir vécu un été caniculaire qui n'est que le premier d'une trop longue série. Quand est-ce qu'on change de logiciel ? Réveillons-nous avant qu'il ne soit définitivement trop tard...	0
Non à la Jonction Est (rocade de Toulouse)	Je reprends exactement le titre de la pétition du collectif "Non à la jonction Est" qui a déjà récolté 1731 signatures: *** Je dis non aussi à ce projet parce qu'il est écocide, à contre courant de ce qu'il faut faire pour lutter contre le dérèglement climatique et anti-démocratique puisque sur les 58 avis, à ce jour, il y a moins de 5 pour. Il est évident que la population ne veut pas de ce projet.	0
Incompréhension	1) Je constate que vous écartez les « seniors » de votre enquête : pensez-vous que cela soit facile pour nous d'utiliser les nouveaux moyens de communication, et de SAVOIR qu'une telle concertation existe ? Heureusement, des citoyens bien inspirés, on réalisé un affichage le long de la piste cyclable du parc. 2) je refuse que les impôts que je verse à la communauté soient utilisés à construire des voies qui vont: - dégrader un parc très utilisé par les toulousains, à pied ou à vélo - multiplier le nombre de véhicules rentrant dans Toulouse. Je souhaite voir se développer beaucoup plus de transports en commun, plutôt petits bus que gros mastodontes, qui doivent quadriller correctement toute la ville. Et je souhaite également voir se multiplier les espaces boisés.	0
Une jonction ? Mais encore ?	Discuter sur l'opportunité de la jonction, sans prendre en compte l'ensemble de la question de la mobilité à Toulouse, n'est pas productif. Le problème de notre société de demain, qui est déjà advenu aujourd'hui d'ailleurs, est : comment allons nous réussir à survivre ? Tout simplement. Un élément de la solution est qu'il faut rouler moins en voiture, utiliser d'avantage de transport en commun, ou rouler à vélo si on peut. La nouvelle jonction répond elle à cette préoccupation ? Clairement non. Elle fluidifie le trafic voiture, diminue les bouchons sur les deux jonctions en amont ou en aval. C'est tout. Les voitures se retrouveront donc de l'autre côté de la rocade, ou resteront sur la rocade, plus facilement, plus vite. Et donc nous roulerons mieux. Or il s'agit de ne plus rouler. Pas de rouler mieux. Les projets qui intéressent les générations à venir sont : quels transports en commun supplémentaires? avec quelle fluidité ? Où ? Merci de bien vouloir dépenser l'argent public pour répondre à cette question et non pour réaliser, "enfin" , un projet qui date de plus de 10 ans. Merci de lever la tête, de voir loin et de nous aider à nous y projeter. Pas de nous imposer des jonctions pour les voitures.	0

Encore un projet qui fait la part belle à la voiture...	<p>Dans une agglomération telle que Toulouse, il est impensable de mettre à ce point de coté les mobilités douces.</p> <p>Nous avons besoin de multiplier les axes de circulation sécuritaire (donc séparés de la route dédiée à la voiture) pour cycliste/trottinette/piéton, qui nous permettent de traverser la rocade dans cette zone. Par exemple le pont de l'échangeur 17 Lasbordes n'encourage pas à être traversé à vélo...</p> <p>De plus, l'offre de bus actuel est limité pour les habitants de la zone pour rejoindre le centre ville de Toulouse. En effet, il est aberrant que la ligne L1 s'arrête de desservir Quint-Fonsegrives en soirée...</p> <p>Enfin avec la mise en place de la Zone de Faible Émission, une part non négligeable des habitants de l'agglomération devront laisser leur voiture au garage pour aller en centre ville. Nous devons augmenter l'offre de mobilités alternatives à la voiture, pas par choix mais par nécessité...</p> <p>A la place de projet centré sur la voiture, nous avons besoin :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de voies de vélo sécurisées et pouvant accueillir un trafic important - de plus de lignes de bus menant vers le centre ville ou les centres commerciaux. -des lignes de Transport A la Demande dans cette zone. -conserver les quelques espaces naturels, les valoriser autrement qu'en mettant du bitume dessus... <p>Toulouse est une ville où il fait beau une majeure partie de l'année. Il nous faut plutôt des nouvelles infrastructures pour nous encourager à nous tourner vers les mobilités douces. Pensons à l'avenir autrement qu'avec les méthodes du passé qui ne marcheront pas éternellement.</p>	0
Contre la jonction est	<p>Ce projet va couper en deux la zone verte de la plaine et ramener du trafic routier et de la pollution à proximité de la cité de l'espace</p> <p>Cette zone verte est en sursis face à la pression foncière : le projet de jonction ne fera qu'accentuer celle-ci et à terme réduire cette bande verte protégée</p> <p>Il serait préférable de développer des passerelles ou sous terrain qui traverse la rocade comme aux argoulets</p> <p>Dans l'espoir que la raison l'emporte et que ce projet soit remplacé par un développement de mode doux.</p>	0
Projet inconcevable	<p>C'est inconcevable qu'une ville comme Toulouse envisage un tel projet dans la situation actuelle.</p>	0
Non merci, économisez argent et energie svp	<p>Ce projet est simplement INUTILE aux habitants du quartier qui va être impacté :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Affaiblissement du "couloir" de zone verte, de sa faune et de sa flore alors qu'il est déjà TRES mince et qu'il est directement impacté par la modification du flux suite à la ZFE -Contrairement aux autres entrées de rocade, ici il n'y a pas de grande avenue pour laisser passer le flux supplémentaire : allez vous couper les mûriers platanes centenaires ou juste les asphyxier et les habitants avec ? Où vont il aller vu que vous refoulez les véhicules aux abords du centre ville ? Avez vous prévu des parkings : construits quand et où ? Ne coupez plus d'arbres, svp. - La cité de l'espace est déjà parfaitement accessible aux touristes : quel est la vraie différence ? - les sorties actuelles de rocade : 17 & 18 sont parmi les plus rapprochées de la ville : environs 2km. L'intérêt actuel est d'améliorer l'existant et le passage des piétons et vélos de manière sécurisée, notamment à la sortie 18 -La ligne C du métro peut largement pallier aux difficultés actuelles <p>Etc</p> <p>NOTRE ENJEU ACTUEL, et notamment à ceux qui sont en charge de notre collectivité, EST DE PACIFIER LES ECHANGES ET DE SECURISER LE RESEAU ACTUEL afin que l'expérience des utilisateurs soit facilitée. Ce n'est pas ce que je constate depuis 2 à 3 ans.</p> <p>Changez votre façon de faire, svp, mesdames et messieurs les élus et les chargés de dossiers</p> <p>Merci de votre attention</p>	0

A quoi cela servira-t-il ?	<p>A quoi servira d'amener des voitures supplémentaires sur une rocade saturée aux heures de travail (mais pas que) ?</p> <p>La grosse problématique des déplacements de l'agglomération toulousaine est qu'il manque</p> <p>1/ d'un RER intelligemment construit qui propose des transversales et non des rayons qui s'arrêtent bêtement à la gare Matabiau. Il faudrait par exemple des Grisolles - Villefranche de Lauragais, St Sulpice sur Tarn - Carbonne, Gimont - Auterive. Rien n'empêche d'envisager de nouvelles voies dans les zones sans métro ni tram ni voie ferrée ...</p> <p>2/ de distribution circulaire des transports en commun. Je propose que l'une des 3 voies du périphérique soit réservée à une ligne circulaire d'autobus qui dessert tous les échangeurs (ou la plupart) avec branchement sur les bus Lineo ou autre pour prendre les habitants périphériques qui veulent être transportés dans une autre périphérie. On limitera ainsi le nombre de transferts train-métro-tram-bus et les pertes de temps à chaque transfert.</p>	0
Avis du collectif Axe vert de La Ramée contre le projet de Jonction Est	Cf. PDF ci-joint pour l'avis détaillé	2
Un projet obsolète, nuisible, du monde d'avant	Ce nouveau projet routier va encore aggraver la crise environnementale, que ce soit via ses émissions de gaz à effet de serre et via son atteinte à la biodiversité. Il y a beaucoup mieux à faire de tout cet argent pour engager véritablement notre métropole dans la transition énergétique et écologique. Toulouse est déjà trop en retard malheureusement! Pitié messieurs les politiques, changez de logiciel, pensez aux générations futures et pensez aussi aux traces indélébiles que ces routes laisseront dans la nature et dans l'histoire... Votre nom y sera associé, à jamais.	0
Un projet à contre sens	C'est un résumé de la politique tout voiture menée depuis 50 ans qui nous mène dans le mur. Les élus s'empêchent de penser autrement car ils sont d'une génération pour qui le vélo c'est au mieux le dimanche en famille au bord de l'eau ou pour mettre un peu de vert dans le journal municipal. Mais j'annonce une bonne nouvelle: des voies pour les vélos aussi confortables et directes que celles réservées aux voitures... quand les élus toulousains en charge du budget PDU se déplaceront en vélo pour aller travailler et faire leurs courses.	0
Cycliste en colère !	<p>Je ne circule qu'à vélo et en transports en commun au cas où le réchauffement climatique vous aurait échappé !</p> <p>Je me rends plusieurs fois par semaine en ville à vélo. Le chemin le plus court serait de rouler sur le chemin de la Terrasse depuis le centre commercial Firmis jusqu'au rond-pont de la rue Xavier Darasse. Afin d'éviter de prendre ce passage étroit, dangereux pour les cyclistes et bruyant du Chemin de la Terrasse, je fais un détour par le Chemin de Firmis qui longe le Bois de Limayrac.</p> <p>Si la circulation venait à se densifier sur le Chemin de Firmis, ce serait du stress et de l'insécurité en plus dans mes déplacements, déjà que Toulouse n'est pas piétonisée. Les vélocyclistes subissent déjà assez de stress comme ça !</p> <p>De plus, le Bois de Limayrac est un "havre de paix", je l'écris entre guillemets car il y a déjà beaucoup trop de circulation sur les allées de Limayrac, de l'autre côté du Bois.</p> <p>De plus, chaque fois que je rentre chez moi à vélo, au lieu de rentrer directement par le passage piéton qui joint le Chemin de Firmis aux rues de Martini et rue du Vignemale, j'aime longer le Bois de Limayrac et bifurquer un peu plus loin pour regarder le Bois et me ressourcer un peu. Avec le projet de la jonction Est, la circulation va être grandement augmentée sur le Chemin de Firmis et je n'aurai plus ce petit plaisir qui joint l'utile (action pour l'environnement) à l'agréable.</p> <p>De plus, mes fenêtres donnent sur le Bois de Limayrac donc je vais souffrir du bruit de la circulation et je ne suis pas la seule ! Nous sommes beaucoup à vivre tout près du Bois. Beaucoup d'habitants vont y promener leur chien, les parents y amènent leurs enfants, etc...</p> <p>Jean-Luc Moudenc fait croire qu'il fait des actions pour l'environnement mais quand je vois ce genre de projets, je me dis qu'il ne peut que mentir !</p> <p>Arrêtez la circulation dans Toulouse ! On veut moins de circulation et vous en proposez davantage ! Où allons-nous ? !</p>	0

Améliorer les aménagements vélos et les transports en communs	<p>Ce projet de jonction va complètement à l'opposé des considérations actuelles de préservation de l'environnement, de réduction de la pollution par les véhicules... Plutôt que de renforcer les infrastructures routières pour augmenter les flux de circulation des voitures, merci d'inciter et d'encourager les gens à se déplacer avec d'autres moyens, de développer les pistes cyclables, le covoiturage, les transports en communs...</p> <p>Notre société est devenue individualiste et vous contribuez à la rendre encore plus inhumaine.</p>	0
Non à ce projet climaticide, dépassé et couteux, investissons dans l'avenir	<p>Les infrastructures routières de ce type qui se sont multipliées au siècle dernier se sont révélées catastrophiques du point de vue environnemental. En favorisant les déplacements en voiture, elles contribuent au dérèglement climatique, à la pollution de l'air et de l'eau. Elles artificialisent les sols accroissant les phénomènes d'îlot de chaleur et la sécheresse et elles nuisent à la biodiversité. Elles ont aussi un fort impact sur la qualité de vie et la santé des riverains : problème de santé liés aux émissions de particules fines et au bruit.</p> <p>L'urgence climatique exige d'investir massivement dans tout ce qui permettra de se passer de la voiture : transports en commun, voies cyclables dignes de ce nom et réorganisation géographique pour éviter des déplacements.</p> <p>Halte donc à la fuite en avant qui poussent à toujours construire un échangeur de plus. L'histoire a montré qu'ils jouent le rôle d'aspirateur à voiture et que, rapidement, de nouveaux engorgements apparaissent.</p> <p>Les automobilistes sont coincés dans les bouchons, aidons-les à se passer de la voiture.</p> <p>Les cyclistes qui ont eu le courage d'abandonner la voiture ont eux aussi leurs difficultés et d'un autre ordre. Ils n'ont pratiquement pas de voies cyclables, galèrent pour trouver où passer et sont en danger sur la route.</p> <p>Je souhaite que vous investissiez sans attendre pour eux et pour les transports en commun et je m'oppose fermement au projet de jonction qui est basé sur une vision du siècle dernier.</p>	0
Projet qui n'a aucun sens	<p>Encore un projet qui va à contre courant des aspirations écologiques. Plus de béton et plus de voiture, ce n'est pas vraiment ce dont à besoin la région.</p> <p>Merci de mettre des moyens sur des projets responsables, citoyens, et écologique, et pas ceux qui privilégient les gros rouleurs pollués.</p>	0
A l'encontre pour sauver notre planète	<p>Je suis contre ce projet qui est contre l'écologie. Nous vous invitons à penser différemment. A créer des transports en commun supplémentaires (trains, bus...) Arrêtons le tout voiture et dissuadons plutôt de l'utiliser.</p>	0
Totalement absurde	<p>Ce projet va inciter les gens à prendre leur voiture plutôt que se diriger vers les transports en commun ou le vélo</p> <p>Cela va à l'encontre de toutes les mesures nécessaires pour limiter le réchauffement climatique</p> <p>De plus, en tant que Toulousaine j'aimerais pouvoir continuer à respirer un air de qualité convenable</p> <p>Je m'oppose donc à ce projet</p>	0

Il va bien falloir atterrir !	<p>Nous ne sommes plus au temps du développement soutenable mais bien à celui du développement résilient. A cet égard, croire et faire croire que construire encore et encore pour la bagnole sur du bitume est une ineptie coupable et irresponsable. Il y a peu Rob Hopkins était l'invité du Conseil Départemental : sous les applaudissements du public, on y a parlé de verdir les routes et les espaces publics, chasser le bitume, développer l'auto-production et l'auto-consommation d'énergies vertes et vraiment vertes (éolien, photovoltaïque, hydraulique, biomasse), intégrer la participation citoyenne dans tous les organes décisionnels institutionnels, promouvoir les coopératives ou associations de l'ESS (Enercoop, La Chouette Coop, Mobicoop, Citoy'ENR, les Licoornes, les Amap, il y en a plein partout ET à Toulouse, en Haute-Garonne et en Occitanie) ET CETERA. etc...</p> <p>Des élu.e.s sont engagées dans la transition et rament eux aussi au milieu de leurs collègues qui regardent ailleurs voire rigolent beaucoup de ces "niaiseries". Bizarrement, il n'y a pas d'argent public pour les projets citoyens et par contre, beaucoup d'argent PUBLIC pour financer des projets nocifs et inutiles via des entreprises privées qui NOUS tondent la laine sur NOTRE dos. *** Nous parlons là de 80, 90 millions d'euros ! viendront les coûts imprévus, les dépassements, l'augmentation des prix (la guerre en Ukraine a le dos large, c'est une aubaine pour ceux qui se gavent à tous les étages. Alors, on aboutira à combien ? 100, 150, 200 M€ ?</p> <p>HOW DARE YOU ? ou comment osez-vous ? si jamais ce n'est pas clair !</p> <p>Énergie, Agriculture, Alimentation, Éducation, Santé : on privatise quand il y a du fric à faire et on nationalise quand le privé boit la tasse !</p> <p>Aucun rapport ? pourtant tout est lié !</p>	0
Aux élus de prendre leurs responsabilités	<p>Les élus locaux s'honoreraient d'abandonner ce projet climaticide ne serait-ce que pour suivre le discours du président Macron pour qui tout le monde doit faire un effort, sachant aussi qu'il appartient aux élus de montrer l'exemple.</p>	0
Impulser les changements de pratique ; UN DEVOIR pour la métropole	<p>En dépit de (peut-être) quelques point positifs à court terme et malgré l'argumentaire du dossier de concertation tendant à démontrer que la jonction-est est une nécessité, je suis totalement opposée à ce projet car il me semble aller complètement à l'encontre des choix qu'il est urgent de faire. Les pratiques de mobilité doivent impérativement changer, ce n'est pas une option. C'est aux collectivités territoriales, au plus près des usagers, à impulser les changements ; il en va de la responsabilité des élus.</p> <p>Quel intérêt pour les personnes résidant en première ou deuxième couronne à venir se joindre au flot de voitures du périphérique ? Réfléchissons à d'autres modes de déplacement permettant à tous de rejoindre/quitter Toulouse sans penser immédiatement "voiture". Les efforts, financiers en particulier, doivent dès aujourd'hui s'orienter en ce sens ; toutes les études le montrent et l'été que nous venons de passer fait la démonstration qu'il n'est plus possible de penser avec des schémas d'un autre temps.</p>	0
On the road again vs the wall climatique : projet totalement sous fumette	<p>Bonjour,</p> <p>Mettre plein de sous dans un projet de jonction routière qui va à peine dépasser la garantie décennale faute de pétrole pour l'entretenir, du bitume aux pleins des voitures (https://www.20minutes.fr/planete/3125559-20210918-energie-declin-venir-petrole-autre-excellente-raison-faire-transition-energetique), c'est amputer d'autant les autres services qui peinent déjà à fonctionner (crèches, école, maisons de santé...)</p> <p>Bon courage !</p>	0

<p>Inenvisageable d'investir autant pour aussi peu d'avantages et autant d'inconvénients</p>	<p>Le projet présenté ici est en plein sur mon trajet quotidien (Quint-Fonsegrives <- > Toulouse Saint Exupery) mais je n'en vois pas l'intérêt, bien au contraire, je n'en veux surtout pas.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Premièrement, cette nouvelle artificialisation des sols est complètement anachronique, vu on nous en sommes actuellement (niveau climat, biodiversité et société) et l'urgence à réagir. - D'autre part, pour relier cette nouvelle jonction au centre de Toulouse, il n'y a que 2 possibilités: <ul style="list-style-type: none"> 1° rejoindre la route de Castres par l'av J. Gonord ou la route de Revel par l'av. M. Dassault. <p>Dans ce cas, on impose un surcroît de circulation sur J. Gonord et M. Dassault pour se retrouver finalement tout aussi nombreux sur les routes de Revel et de Castres.</p> <p>2° possibilité : passer par l'av J. Gonord pour rejoindre l'allée de Limayrac ou le chemin de Firmis et finir dans des rues qui ne sont pas du tout dimensionnées pour absorber cette surcharge.</p> <p>Du côté Quint-Fonsegrives et Saint Orens, on atterrit sur un nouveau rond-point entre zone agricole et industrielle. Le seul moyen d'en sortir nécessite de rejoindre la route de Castres ou l'avenue de Toulouse.</p> <p>Cette jonction permettrait peut-être de soulager les échangeurs actuels de Montaudran et de Lasbordes mais pas les routes qui les desservent.</p> <p>Donc, à part pour ceux, très peu nombreux, qui se déplacent uniquement entre la côte pavée et la zone de Ribaute, cela n'apporte rien en terme de circulation plus fluide.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dès 2024, c'est à dire bien avant la date de mise en service de la jonction Est (2026-2028), les véhicules disposant d'une vignette crit'air supérieure à 2 ne pourront plus passer cette jonction. <p>Une grosse partie des personnes travaillant dans Toulouse mais habitant en dehors, le font car habiter dans Toulouse est trop cher pour eux. Devoir acheter un véhicule relativement neuf et le remplacer régulièrement par un plus récent pour avoir le droit de rentrer dans Toulouse et aller travailler ne va pas les aider.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Concernant les 3 sites prévus pour compenser l'artificialisation des sols, il s'agit pour la zone 2 d'espaces déjà verts, boisés et pour les zones 1 et 3 de champs cultivés. <p>Comment ces zones déjà existantes mais morcelées pourraient elles compenser (autant du point de vue de la biodiversité que de l'adoucissement des températures, de l'absorption de fortes pluies...) la destruction d'une zone continue pourvue d'arbres adultes, buissons...</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour améliorer la régularité et les temps de parcours des offres Linéo sur les routes de Castres et de Revel, prolonger les voies de bus est plus adéquat, quitte à rogner sur les voies automobiles. Puisque l'avenir est bien là: d'avantage de transport en commun et moins de voitures pour un automobiliste seul, il va bien falloir se secouer les puces pour passer le cap. - Créer un nouveau maillage piétons/cycles et compléter le réseau existant ne nécessite pas un tel chantier : une passerelle suffit. Bien moins coûteuse, elle incite plus efficacement au changement d'habitude pour les petits trajets quotidiens. <p>Pour les trajets quotidiens plus longs c'est dans les transports en commun et pistes cyclables entre Toulouse et les villages plus éloignés qu'il faut investir.</p>	<p>0</p>
<p>Des transports en commun pour irriguer le quartier, pas de suppléments de voitures</p>	<p>Ce projet d'échangeur supplémentaire ne peut qu'inciter les futurs habitants de la Malepère et des quartiers voisins à utiliser leur voiture. Il faut, à la place, renforcer les transports en commun, en particulier pour desservir la clinique Croix du sud et les zones d'activités, et les modes de déplacement doux pour les habitants valides.</p> <p>On doit repenser de façon globale les projets immobiliers en cherchant la sobriété sans cloîtrer les habitants.</p>	<p>0</p>

Un projet d'un autre temps	<p>Je trouve ce projet aberrant et d'un autre temps ! Il faut arrêter d'investir pour la voiture et tout reporter sur : - la sécurisation des modes de transport doux (marche à pied, vélo) : mise en place et entretien - le développement de transports en commun performants, propres et assurant un maillage suffisant de la Métropole (j'habite juste en périphérie de celle-ci) Tout cela pour permettre le report du maximum de déplacements sur ces modes non ou moins polluants. Bénéfices maximum pour le climat, la pollution, ...</p> <p>Et n'oublions pas : plus de routes = plus de voitures = plus de bouchons. Parce que quand on construit de nouvelles routes, on incite plus de gens à prendre leur voiture et/ou à s'installer dans un pavillon plus loin de la ville accessible uniquement en voiture. cf. paradoxe de Braess.</p> <p>Merci pour votre attention</p>	0
Vive la voiture ? encore en 2022 ?	<p>Il est incroyable de lire encore des arguments pro-voiture aujourd'hui. La métropole vivrait-elle dans une réalité alternative où la voiture est encore un bien et un lien social apportant liberté et puissance à ceux qui la détiennent... Une sorte de signe de réussite ? Cela semble être au-delà de la caricature... Jamais en 30 ans, la multiplication des voies réservées à la voiture n'a permis d'éliminer les bouchons ! Et ce en dépit des allégations de la sorte, répétées par les municipalités successives. En revanche, on peut s'interroger sur la réelle politique de mobilité autour de Toulouse. Dans ce projet, la voie verte semble être un mal nécessaire anecdotique. Elle serpente on ne sait trop comment ni où, et sert de prétexte à ce nième projet éternel dont le coût va encore rendre impossible la mise en place de projets de déplacements alternatifs, collectifs et respectueux. Qu'a-t-il été fait pour développer dignement les transports en commun et les modes doux afin d'inciter les usagers à transformer leurs habitudes ? Le transport en commun et le vélo à Toulouse restent dans les bas-fonds de tous les indicateurs indépendants (voir ici par exemple https://barometre.parlons-velo.fr/) Comment un tel projet peut-il trouver une justification dans un contexte climatique, énergétique et social où la bagnole n'a simplement plus sa place. Les déplacements routiers représentent 30% de l'impact CO2 en France. C'est l'un des axes majeurs de réduction de l'empreinte climatique, avec le logement et l'alimentation à égalité (voir Shift Project https://theshiftproject.org/ par exemple). Comment peut-on encore tenir un discours de développement des déplacements automobiles ?</p> <p>Ce projet doit être abandonné, et le budget doit être attribué à des projets structurants de développement de transports en commun de qualité (train, bus, tram où l'on peut voyager dignement, à l'heure et sans y passer sa vie) et pour investir massivement dans la création de voies cyclables dites REV (voir association 2P2R https://2p2r.org/), dont les projets ont été sans cesse repoussés pour des raisons "budgétaires".</p>	0
Contre ce projet à l'encontre de la transition écologique	<p>La perspective du projet telle que présentée montre que en 2030 et 2040 il devrait amener plus de voitures individuelles et moins de bus et de piétons. Cela va à contre sens de la transition écologique. Plus de route, c'est juste amener toujours plus de voitures. Il faut investir sur les transports en commun et le réseau cyclable en ajoutant des voies de bus et des pistes cyclables, pas en rajoutant des routes pour voitures individuelles, sous prétexte de délester les accès pour les bus. Quels projets pour les traversées en vélo de la couronne du périphérique sur les échangeurs existant, déjà remonté comme un point noir lors des dernières études de la FUB ?</p>	0

	<p>Ma proposition: retirer ce projet d'un ancien temps.</p> <p>Il fait de plus en plus chaud: proposons donc plus de beton et de bitume ! A rebours de ce qu'il faudrait faire: plus d'espaces verts pour favoriser une baisse de temperature locale.</p> <p>Plus de voiture: car oui c'est vrai, les voies toulousaines ne sont pas encore complètement encombrées... Plutôt que de proposer des voies multi-modales (velo, bus, voiture) ou autres infrastructure proposant une autre priorité que le tout voiture.</p> <p>J'habite avenue de la Gloire et ce projet va apporter ce qui arrive sur mon avenue: des bouchons aux heures de pointes constants sur les petites rues (qui deviendront sous-dimensionnés) à cause de l'afflux de voitures toujours plus nombreuses. Une fuite en avant !</p>	0
Bagnole mon amour	Vive les transports en commun, vive le velo. Il y en a marre des bagnoles !	
	<p>Ce projet va à l'encontre de la politique générale d'amélioration de la qualité de l'air dans les villes qui suppose une réduction importante de la circulation automobile et l'accroissement de la végétation : c'est par exemple ce qui est porté ici même à Toulouse par le projet du Grand Parc Canal dans le centre ville.</p> <p>Ce projet crée un accroissement de circulation, donc de pollution et de danger, au voisinage de la Cité de L'espace, du Parc de La Grande Plaine, le long du bois de Limayrac aménagé pour la promenade et le pique-nique, lieux de proximité fréquentés par les familles et leurs enfants ainsi que par nous seniors à la mobilité réduite.</p> <p>De plus, les voies de sortie prévues côté Toulouse, avenue Jean Gonord et rue de Limayrac étant déjà très fréquentées aux heures de pointe, une circulation de transit va traverser les quartiers résidentiels de La Terrasse et de Limayrac par des rues non adaptées à ce trafic entraînant de l'insécurité, de la pollution et du bruit aux pieds des résidences.</p> <p>Par ailleurs de nombreux arbres seront abattus autour de la Cité de L'espace.</p> <p>Stop à la Jonction Est, utilisons l'argent pour améliorer la circulation des vélos et les transports en commun comme préconisé par le gouvernement et la nécessaire réduction de la consommation d'énergie.</p>	0
Habitants le quartier de la Terrasse, nous souhaitons que le projet de "Jonction Est" soit abandonné.		
	<p>Comment un tel projet peu être proposé en 2022: Toulouse métropole revendique de planter des arbres pour réduire la chaleur et étendre le réseau cyclable, alors que ce projet va complètement à l'encontre.</p> <p>Comment peut on proposer un échangeur qui dessert la ville alors qu'il y a déjà 2 échangeurs très proches et qu'il n'y a aucun axe principal de circulation à cet endroit. Ce projet ne délétera pas les avenues de Castres et Saint-exupéry.</p>	0
Projet non écologique, injustifié à un prix exorbitant		
	<p>Quand on gère une métropole, il est indispensable d'avoir une vision à long terme.</p> <p>Les événements récents (climatiques, énergétiques, pollution, préservation des sols pour la biodiversité et la sécurité alimentaire...) nous montre à quel point notre avenir doit se définir par une diminution importante des déplacements en voiture fort consommateurs d'espace, d'énergie et générateurs de pollutions. La métropole devrait orienter son budget transport sur les transports doux et en commun et ne prévoir un budget pour les déplacements automobiles que pour des problèmes de sécurité.</p> <p>Il est plus que temps de changer de paradigme, nos enfants nous en remercieront.</p> <p>L'automobile doit devenir l'exception dans la métropole pour retrouver une ville apaisée et vivable.</p>	0
Conforte une vision orientée automobile des déplacements		

Ça n'arrête plus	D'abord le Sud-Ouest Toulousain (avec le contournement ZFE), maintenant place de nouveau au Sud-Est Toulousain. Petit à petit les zones naturelles qui nous permettent de vivre (ce ne sont pas les routes qui filtrent le CO2 et relâche de l'oxygène), de nous divertir et d'établir le peu de lien qui nous reste avec la nature et la biodiversité sont saccagés par toujours plus d'urbanisation. Les embouteillages appellent les embouteillages. Destructures d'espaces naturels, appels aux mobilités polluantes, ce projet est à contre-sens de ce qu'il faudrait. Par contre, le vélo (par exemple) appelle le vélo. Il serait donc préférable de ré-allouer cet énorme budget pour un projet plus pérenne, viable sur le long terme et plus agréable pour bon nombre de Toulousains.	0
Projet contraire à la SNBC de 2015 (Stratégie Nationale Bas Carbone)	Bonjour, ce projet est contraire à plusieurs "leviers impératifs" de la SNBC (https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc) qui est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique et qui définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 2050. Elle a deux ambitions : atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 et réduire l'empreinte carbone de la consommation des Français. Les décideurs publics, à l'échelle nationale comme territoriale, doivent la prendre en compte. Or, ce projet, en supprimant des terres arables proches d'un grand centre de vie, en n'incitant pas au "report modal", en n'accompagnant pas le développement du transport collectif, en n'encourageant pas à "la maîtrise de la hausse de la demande de transport", en ne fournissant pas un "bilan carbone global" comme préconisé par la SNBC, en ne proposant aucune "initiative innovante", est clairement en dehors des besoins exprimés par la feuille de route SNBC. Il est à noter que nous sommes à fin 2021 déjà 5% au dessus de la feuille de route établie en 2015 qui demandait à ce qu'on baisse de 2% / an seulement. On est loin de l'objectif annoncé et répété. En conséquence, il devrait être sinon abandonné (territoires fertiles et cultivés supprimés !) au mieux restreint à la seule mobilité douce (vélos, piétons, etc.) et aux seuls transports en commun. En espérant que la cohérence gagnera face au double discours mortifère du "en même temps", Cordialement	1
Priorité aux humains. Stop aux projets climaticides	Priorité aux humains. Stop aux projets climaticides. Nous vivons actuellement à Toulouse notre quatrième mois de chaleurs exceptionnelles. Ce sera la norme pour tous les étés dans 30 ans. Face aux défis qui nous attendent, la réponse de nos élus est un énième projet pour la voiture, supprimant des zones vertes vitales à la régulation des températures. Oui aux transports collectifs ultra performants et à prix réduits, aux navettes pour quadriller l'agglomération dans tous les recoins, aux cheminements de vélos et piétons. L'argent public sera alors bien utilisé.	0
Ce projet apporte une fausse solution à un vrai problème	Cela fait plusieurs dizaines d'année qu'il est scientifiquement prouvé qu'augmenter le nombre de voies ne réduit pas l'ampleur du trafic, au contraire, la demande s'adapte à l'offre. En plus de n'apporter qu'une mauvaise solution, il est catastrophique pour l'environnement, prévoyant de nouvelles artificialisation des sols, et n'anticipe absolument pas les enjeux à venir de réduction des gaz à effets de serre. Pour couronner le tout, son budget est exorbitant est pourrait être affecté à la recherche de solutions plus efficaces et plus écologiques. Quelques exemples de solutions : -jonction du Linéo 1 et 7 pour mieux desservir l'ensemble de la zone, -création de nouveaux Linéo, -concrétisation du Réseau express vélo (qui pourrait bénéficier du budget réalloué de ce projet de Jonction Est), -mise en œuvre d'une première phase d'un service de RER métropolitain. J'ai vécu dans plusieurs grandes villes, et je trouve que Toulouse est l'une de celle qui accorde le plus de place à la voiture individuelle, en dépit du bon sens pratique et écologique, et malgré la présence de nombreux collectifs proposant des solutions alternatives.	0

Non à ce projet anachronique	Ce projet c'est la destruction d'espaces naturels et agricoles, c'est un coût pharamineux qui doit être fléché sur la pertinence des modes de transport en commun et doux. C'est un projet générateur de GES et contraire à l'accord de Paris, mais aussi de bruit sans apporter de solution à moyen termes pour les utilisateurs de transport individuel motorisé.	0
Réorienter le budget pour améliorer la qualité de vie	<p>A l'heure de l'urgence climatique, il n'est pas concevable de réaliser un tel projet climaticide. Le dossier de concertation indique que c'est un projet "de moindre impact sur son environnement", ce qui démontre la mauvaise foi de ses partisans : aucune autoroute, aucune jonction, aucune infrastructure pour les voitures n'est écologique, c'est tout l'inverse : elles favorisent la pollution, encourage la destruction de nos vie.</p> <p>Le tout-voiture n'a aucun avenir, nous ne maîtrisons pas l'approvisionnement des énergies fossiles, qui doivent disparaître, nous ne pourrions subvenir aux besoins électriques d'un parc tout-électrique vu les ambitions en énergies renouvelables de la France.</p> <p>Il est indispensable de développer à la place des infrastructures sécurisées pour les mobilités douces, afin de permettre à toute personne en ayant le besoin de pouvoir circuler sans risquer sa vie. Ces infrastructures à l'échelle de Toulouse Métropole auront l'effet bénéfique de réduire la pollution, réduire l'usure des infrastructures routières et donc nos impôts, et surtout de réduire la circulation automobile, rendant caduque ce type de projet inutile.</p>	0
10 raisons d'abandonner ce projet	<p>1- Le projet est d'un autre âge. La précédente concertation a été faite en 2016 (9 mai au 12 juin 2016) pour un projet lancé en 2007. Depuis 15 ans le monde a changé, c'est un projet d'un autre temps incompatible avec la stratégie nationale bas carbone, la lutte contre le réchauffement climatique, la lutte contre la pollution.</p> <p>2- La conclusion de la concertation de 2016 est mensongère La concertation de 2016 avait montré que les avis favorables étaient minoritaires (28 sur 66 soit 42%) et les avis défavorables étaient majoritaires (38/66 soit 58%) ! « Le raccordement de la Jonction et du diffuseur vers Toulouse sont largement rejetés par les participants à la concertation ». Dans le présent dossier de concertation il est écrit le contraire : « Les 3 phases de concertation (2005, 2007 et 2016) ont montré un intérêt pour ce projet, »</p> <p>3- Un projet contre-productif selon un rapport de l'autorité indépendante de régulation des transports (ARAFER) ! Selon un rapport de l'autorité indépendante de régulation des transports (ARAFER) de 2017 « Il ressort des pièces du dossier que la création de ce nouveau diffuseur conduirait à accroître la congestion de la rocade est et donc à dégrader les conditions de circulation des usagers de l'autoroute. En effet, le projet de dossier de demande de principe, établi par la société ASF et joint au dossier de saisine, indique que le nouvel aménagement : « augmente le taux de congestion de 10% environ entre le nord de l'échangeur de Lasbordes et celui de la Jonction Est (sens Narbonne vers Bordeaux) et de 5 % entre l'échangeur de Lasbordes et celui de la Jonction est pour l'autre sens de circulation (Bordeaux vers Narbonne) ».</p> <p>Dans ces conditions, bien qu'elle contribue à résoudre des difficultés de congestion de la voirie locale, l'opération envisagée présente une incidence négative sur l'exploitation de l'autoroute existante dans la mesure où l'opération envisagée conduirait à dégrader les conditions de circulation des usagers de l'autoroute. Dès lors, elle ne peut être regardée comme répondant à la condition stricte de nécessité ou d'utilité au sens de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, qui permettrait d'en assurer le financement, même pour partie, par l'utilisateur de l'autoroute.</p> <p>Par ailleurs, de nombreuses études ont montré que l'ajout d'infrastructure automobile en milieu urbain ou périurbain ne fluidifie pas le trafic</p> <p>Source : http://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2017/06/Avis-2017-051-du-</p>	1

14-juin-2017-PIA-ASF-VERSION-PUBLIQUE.pdf

4- Les associations de riverains s'y opposent.

Par exemple, le comité de quartier L'Hers impacté par le projet s'est toujours opposé au projet.

5- Les associations sont contre.

Dans le bilan de la concertation l'association 2p2r souhaitait le retrait du projet. L'AUTATE (l'Association des Usagers des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine et ses environs) avait demandé au Conseil régional de ne pas financer cet échangeur autoroutier pour consacrer cet argent aux transports en commun et au vélo.

6- Le projet sera source de congestion urbaine.

Du côté de Toulouse, le flot des voitures va se heurter à plusieurs ronds-points et des accès, tant vers la route de Revel que vers la route de Castres. Ces bds sont très fréquentés aux heures de pointe en direction de la route de Revel avec des bouchons quotidiens au niveau du McDo. Une sortie supplémentaire aggraverait cela.

Plus généralement, le trafic induit sera source de bouchons non plus sur la rocade mais au milieu des piétons et cyclistes. Les cyclistes qui traversent le bd Marcel Dassault pour rejoindre la piste cyclable seront en insécurité et il sera difficile de couper la circulation.

7- Le projet est source de nuisances pour les habitants des quartiers L'Hers, Limayrac et la Terrasse.

Il va générer des nuisances sonores et de la pollution dans ces quartiers où la circulation est déjà dense le matin.

8- Le projet est destructeur.

Du côté de Toulouse, il coupe la piste cyclable et piétonne très fréquentée par les cyclistes et les promeneurs. Il scinde en deux une zone de loisirs où les familles sont nombreuses à se balader et impliquera la destruction d'une partie des espaces verts et la zone humide de L'Hers.

De l'autre côté, il détruit la berge de la Saune qui est également une zone humide. Il apporte une circulation automobile dans l'espace nature du bois de Ribaute.

9- Des arbres remarquables au milieu de la circulation.

Une allée de mûriers, des arbres plus que centenaires sont les derniers témoins d'une époque où il existait encore des magnaneries à Toulouse, des exploitations agricoles où on élevait des vers à soie (bombyx du mûrier). Cette allée a reçu le label «Arbre Remarquable de France». Le trafic viendrait déverser un flot de voiture sur le boulevard Marcel Dassault qui coupe cette allée de mûriers en deux.

10- Des investissements sont nécessaires ailleurs

Le budget correspondant serait beaucoup plus utile pour développer les transports en communs ou sécuriser les passages de rocade pour les vélos. Un mort en 2019 à la sortie 18. Ils sont cohérents avec l'accord de Paris.

<p>Consacrer ce budget aux modes doux</p>	<p>Ce projet est d'un autre temps, le temps révolu du « tout voiture ». Construire de nouvelles routes ou les élargir n'est pas une solution à la congestion automobile des villes, au contraire cette stratégie encourage l'utilisation toujours plus massive de la voiture avec les effets que l'on connaît sur la pollution de l'air et le réchauffement climatique (à plus long terme, la voiture électrique ne sera pas la solution miracle).</p> <p>Il faut au contraire consacrer ce budget aux modes de déplacement doux : vélo et transports en commun. Ce besoin est confirmé par les nombreux témoignages de personnes qui n'osent pas prendre leur vélo parce qu'il n'existe pas d'itinéraire sécurisé entre leur domicile et leur lieu de travail. Il est grand temps de « mettre le paquet » sur le vélo !</p> <p>Par ailleurs le dossier de consultation tente de justifier ce projet à l'aide de projections d'évolution du trafic basées sur d'anciennes hypothèses pré-Covid, désormais obsolètes, et dont l'interprétation est très orientée en faveur du projet. Au final, si on analyse minutieusement les données du dossier, on s'aperçoit que le gain de temps sera négligeable pour la plupart des trajets. Tout au plus, ce projet risque d'apporter encore plus de trafic automobile côté Toulouse dans les quartiers de la Terrasse et de Limayrac qui, jusqu'à présent, étaient plutôt préservés. Notamment, l'augmentation du trafic prévue sur le chemin de Firmis, dont le caractère rural est de plus en plus menacé, semble inacceptable.</p> <p>Enfin ce projet est destructeur d'un environnement remarquable des deux côtés du boulevard périphérique, dont des terres agricoles et un espace naturel de grande valeur environnementale. Les mesures de compensation prévues ne répareront pas les dégâts causés sur l'emprise du chantier, et l'artificialisation des sols qui en découle sera irrémédiable.</p> <p>Pour toutes ces raisons, je suis opposé à ce projet. Un projet de passerelle (ou de tunnel) piétons/vélos entre les échangeurs Lasbordes et Montaudran pour relier la zone nature de Ribaute et la coulée verte de la Grande Plaine serait nettement plus pertinent en regard des enjeux de notre époque. Plus largement, ce budget doit être consacré en priorité au développement de pistes cyclables dignes de ce nom et aux transports en commun.</p>	<p>0</p>
<p>Projet inutile1</p>	<p>Ce n'est vraiment pas le moment de détruire une zone verte qui nous apporte un peu de fraîcheur et de bien-être.</p>	<p>0</p>
<p>Contre ce projet. Pour une autre utilisation de ce budget.</p>	<p>Nous habitons le quartier de la Terrasse depuis 22 ans, et nous sommes contre ce projet de nouvelles infrastructures routières. Il y a déjà 2 échangeurs, ceux de Lasbordes et de Montaudran qui sont assez rapprochés.</p> <p>Faciliter la circulation en voiture ne peut pas contribuer à en réduire son utilisation. Et si la voiture électrique est un meilleur choix pour la planète qu'une voiture à énergie fossile, cette solution n'est pas suffisante pour empêcher le réchauffement climatique, du fait de son émission indirecte de CO2.</p> <p>Les défis du dérèglement climatique, de la pollution et de la sédentarité sont incontournables et rendent caduc ce projet d'un autre âge, qui va à rebours d'une transition urgente de nos modes de déplacement. Il est en totale contradiction avec les préconisations des derniers rapports du GIEC, des accords de Paris, de la Convention Citoyenne pour le Climat, etc...</p> <p>L'argent public se doit de servir les citoyens/habitants d'une agglomération. La volonté du toujours plus et encore plus vite ne devrait pas être le leitmotiv de demain. Nous nous devons, pour le futur et pour nos enfants, de nous engager à faire des choix pour l'humain et son environnement, et non pas une volonté de croissance insatiable.</p> <p>Pour fluidifier la circulation, d'autres solutions sont possibles : Le budget très important de ce projet serait bien mieux employé à mettre en place une politique de grande envergure favorisant un changement de nos modes de déplacement, en développant de façon ambitieuse les infrastructures qui</p>	<p>0</p>

	<p>permettent de réduire l'utilisation de la voiture : densifier le réseau de transports en commun, augmenter la cadence des passages, créer un réseau maillé de pistes cyclables sécurisées et de passerelles, coordonner tout cela avec des parkings relais bien placés aux abords des axes pénétrants, etc...</p> <p>Des exemples de villes pionnières prouvent que cela est possible : Nantes, Zurich, Copenhague, Buenos Aires ...</p> <p>Mon mari se déplace exclusivement en vélo (non-électrique) depuis notre arrivée à Toulouse, il y a 36 ans, quelle que soit la météo, il lui suffit de bien s'équiper. Ainsi depuis 22 ans que nous habitons la Terrasse, il va tous les jours travailler en vélo à Labège.</p> <p>Aujourd'hui, avec l'assistance électrique des vélos et des trottinettes les côtes ne sont plus un problème. Moi-même, qui habite le quartier escarpé de la Terrasse, je m'y suis mise à 57 ans, et je travaille à Compans-Caffarelli. Ma salle de gym du quartier ayant définitivement fermé suite aux confinements, ces trajets domicile-travail en vélo remplacent mes séances de gym, et je gagne ainsi du temps en profitant de la contrainte du trajet pour faire de l'exercice. Sachant qu'avec les embouteillages, mon temps de trajet en voiture est le même, ou voire certains jours supérieur, à celui en vélo électrique.</p> <p>Je ne suis pas la seule, on sent bien une volonté de nombreux Toulousains de se déplacer autrement, donnons leurs en les moyens, et nous pourrons être fiers de notre ville.</p> <p>Après l'été que nous venons de vivre, (qui selon les experts scientifiques n'est pas le pire par rapport à ceux à venir !), il est très urgent d'agir dans le bon sens. S'il reste encore des personnes non convaincues, je me demande ce qu'il leur faut !</p>	
Non à ce projet qui favorise l'usage de la voiture au détriment des autres modes de transport	<p>Je suis contre ce projet routier. En effet, il ne fait qu'accroître la dépendance de notre territoire à la voiture.</p> <p>Fluidifier le trafic c'est donner un avantage compétitif à la voiture face à d'autres modes de transport. On le voit d'ailleurs dans les comparatifs qui sont donnés via l'étude trafic. Après cet échangeur les temps de trajet sera réduit. Pourquoi les Toulousains lâcheraient leur véhicule alors qu'on leur permet de se déplacer encore plus vite ? Une parfaite manière d'encourager le report modal est de restreindre l'usage de la voiture.</p> <p>La crise écologique et l'augmentation du prix des carburants sont des signaux. Économisons ces 60 millions € en ne réalisant pas ce projet et réorientons les financements vers des infrastructures durables et stratégiques !</p> <p>Faisons comme alternative à ce projet une passerelle cyclable simplement cyclable !</p>	0
Toulouse : tout pour la voiture !	<p>Je viens de découvrir presque par hasard ce projet et la consultation qui va avec..... on peut dire qu'il n'y a pas eu beaucoup de publicité !</p> <p>Il faut dire que compte tenu de son contenu on comprend bien à travers la quasi totalité des contributions que les habitants ne sont pas vraiment emballés par le projet !</p> <p>On ne peut qu'y être opposé pour toutes les raisons qui sont exposées de façon argumentée et avec lesquelles je suis tout à fait d'accord.</p> <p>Que se passe-t-il dans la tête de nos décideurs pour s'accrocher à des projets qui soulèvent une telle unanimité contre eux ? Ou bien encore à qui ça rapporte-t-il ?</p>	0
Prise de conscience	<p>Habitante du quartier et ne travaillant pas sur Toulouse , je suis directement concernée. Ma volonté aujourd'hui est plutôt de ne plus utiliser ma voiture que d'avoir de nouvelles routes à ma disposition. L'argent destiné à ce projet serait plus utile à la création de nouvelles lignes de métros, de bus, de pistes cyclables sécurisées, de mises en places de panneaux solaires, ... Il est temps que vous preniez conscience que de tels projets mettent en danger le futur de nos enfants, le changement climatique est bien là et nous en sommes responsables, à nous et nos politiques maintenant de renverser la tendance tant que c'est encore possible.</p>	0

Non à la jonction Est	<p>Regardons devant nous: Doit-on investir des millions d'euros pour gagner quelques minutes de trajet, en pariant sur une croissance illimitée du trafic automobile? Investis dans les transports en commun, les bus en site propre, les navettes, cet argent servira le désengorgement du trafic et un accès facilité, en particulier à la clinique.</p> <p>Pourra t-on longtemps accepter qu'une personne se déplace dans une voiture d'une tonne en consommant beaucoup d'énergie pour faire quelques kilomètres?</p>	0
Je désapprouve ce projet	<p>Je pense que c'est une aberration de continuer à construire des routes qui amènent les voitures sur les roclades complètement saturées. Ce projet va en l'encontre de la volonté de diminuer la pollution, le bruit, la bétonisation et coûtent cher à la collectivité. Il me semble que ça serait plus bénéfique pour la population croissante de développer des déplacements doux de qualité pour libérer les routes existantes aux personnes qui ne peuvent pas faire autrement que de prendre leur voiture.</p>	0
Pour l'abandon du projet envisagé et en faveur d'une transition écologique locale	<p>Ce projet de jonction Est n'est que le prélude à un ample projet d'urbanisation des terres agricoles résiduelles de la périphérie Est toulousaine (en gros entre la route de Castres et celle de Saint-Orens) avec l'implantation de toutes les structures privées et publiques nécessaires et l'implantation à terme de plus de 20.000 habitants supplémentaires (et autant de véhicules).</p> <p>Mais ce projet, qui a été élaboré il y a 30 ans lorsque Toulouse se rêvait en seconde ville de France portée par les ailes d'Airbus Industrie et l'aérospatiale, est aujourd'hui totalement obsolète au regard de l'évolution climatique et écologique de notre planète.</p> <p>L'eau a en effet coulé depuis lors sous les ponts de la Garonne et elle y coule hélas de moins en moins, avec le réchauffement climatique dont on mesure maintenant les effets non seulement à l'échelle planétaire mais aussi à l'échelle locale tout autour de nous.</p> <p>Il est donc urgent de préserver tout ce qu'il reste de poumons verts tout autour de Toulouse pour la qualité de vie et la santé des résidents déjà présents dans les quartiers directement concernés, mais aussi pour tous les toulousains qui ont souffert des températures records et de la sécheresse d'un été, qui restera dans les mémoires marquées par les tempêtes de grêle fin juin près de Bordeaux, les nombreux incendies incontrôlables, les épisodes caniculaires à répétition, tout événement dont les scientifiques eux-mêmes admettent maintenant le lien de causalité direct avec les émissions des gaz à effet de serre et l'augmentation de la température moyenne atmosphérique annuelle. Commençons donc par cesser de porter ce projet écocidaire.</p> <p>Côté biodiversité, ces terres encore boisées et agricoles autour de l'aérodrome de Montaudran et du Parcours santé de la Ribaute le long de la Saune sont un des derniers refuges à proximité du centre-ville pour des grands mammifères (chevreuils, blaireaux, renards et sangliers), des micro-mammifères (musaraignes, campagnols...) qui servent d'alimentation à des rapaces diurnes (buses, faucons crécerelles) et des rapaces nocturnes (hulottes, effraies et chevêches). Les prairies de l'aéroport et les haies du parcours santé accueillent des passereaux en reproduction (bergeronnettes printanières, alouettes des champs, bruants proyers et même un couple de pie-grièche écorcheurs en 2021), servent de terrain de chasse aux martinets noirs, aux hirondelles de fenêtre et rustique, car l'entomofaune peut encore s'y développer sans risquer des pulvérisations d'insecticide, et servent de halte pour les migrateurs (tariers des près, cailles des blés...). Il y a même eu un couple de faucons hobereaux qui s'est reproduit avec succès dans le bois de Nollet il y a peu. Côté amphibiens, le crapaud calamite est détecté en ce moment-même la nuit des 2 côtés du périphérique (les 2 populations sont donc isolées) et cette projetée jonction Est continuerait donc de morceler leurs territoires et viendrait perturber la coulée verte de l'Hers. Bien que les mesures de compensation soient légales, elles sont en réalité le plus souvent écologiquement inefficaces et permettent seulement de s'acheter une bonne conscience.</p> <p>Donc plutôt que de continuer collectivement à fuir en avant et en aveugle dans ce cercle vicieux et plutôt que d'urbaniser à marche forcée avec plus de pollution sonore et atmosphérique, ce qui va encore aggraver la situation locale et systémique, pourquoi ne pas utiliser ce budget publique pour créer un vaste espace préservé où mêler maraichage, jardins partagés, reboisement, zones récréatives et zones de préservation de la biodiversité, d'autant que les 80</p>	0

	<p>millions d'euros annoncés seront bientôt doublés au rythme annoncé de l'inflation en cours.</p> <p>Et côté mobilité, il faut évidemment freiner le tout voiture et développer les mobilités douces et collectives.</p> <p>Je demande donc solennellement à nos élus et décideurs l'abandon pur et simple de ce vieux projet car il va à l'encontre de l'absolue nécessité de la transition écologique, et de remettre leur ouvrage sur le métier, si on veut que nos descendants sur terre, où nous ne faisons que passer, aient encore un avenir rempli d'espoir sinon un avenir radieux.</p>	
Projet hors du temps	<p>Je ne comprends pas ce projet qui me semble incohérent avec la direction que notre société devrait prendre. Comment justifier une augmentation de la place pour les voitures quand nous devrions encourager et sécuriser les transports doux ?</p> <p>Comment justifier la bétonnisation d'espaces verts quand les villes sont déjà en surchauffe et en manque d'ilots de fraîcheur ?</p> <p>Ce projet de mobilité devrait être revu pour ne laisser la place qu'aux transports doux et transports en commun, Il faut simplifier l'accès à ces solutions et non conforter encore plus l'utilisation de la voiture individuelle.</p>	0
Projet inachevé sans une présentation détaillée des espèces présentes, impacts environnementaux et mesures de protection	<p>Le projet ne permet pas de se rendre compte précisément de l'impact sur la faune et la flore. La ou les études qui ont à priori défini les constats rédigés sur ce projet, doivent être présentées au public de façon à avoir une vraie "photo" de l'existant, des espèces présentes, leur nombre, leur déplacement, densité.... et des mesures prises pour les épargner pendant les travaux, avec un vrai suivi et une surveillance quotidienne de la prise en compte de cette protection par les entreprises et surtout par les équipes sur place. En aucun cas, il ne peut y avoir de destruction d'espèces qu'elles quelles soient. Si tel est le cas, le projet n'est pas satisfaisant. Il ne doit pas être mis en oeuvre.</p>	0
Ce projet n'apporte pas les bonnes réponses aux problématiques de transport dans l'agglomération toulousaine	<p>Si le besoin d'une meilleure connexion des villes périphériques avec Toulouse peut s'entendre, je pense que ce projet n'est pas la solution à apporter. L'est toulousain comporte déjà suffisamment d'échangeurs avec des axes routiers permettant de converger vers Toulouse. Une simplification du projet serait de connecter les villes périphériques à la rocade sans leur donner la possibilité de rentrer dans Toulouse au niveau de la cité de l'espace. La rentrée dans Toulouse se ferait uniquement aux sorties 16, 17 ou 18. L'entrée dans Toulouse au niveau du projet de la jonction se fait par des routes non dimensionnées pour accueillir un flux important de véhicules ce qui serait catastrophique. Si on souhaite mieux connecter les villes périphériques, pourquoi ne pas faire une jonction exclusivement pour les bus, vélos et piétons ? On apporterait la solution sans augmenter le nombre de voitures individuelles qui saturent déjà les routes toulousaines. En plus les bus iraient plus vite ce qui augmentera l'attractivité des transports en commun ou encore l'attractivité de l'utilisation du vélo.</p> <p>Ensuite, cela a déjà été prouvé qu'augmenter les voies, élargir ou encore créer de nouvelles routes ne désengorgeait pas les villes mais au contraire augmentait la circulation. La demande s'adapte à l'offre. Il faut repenser nos modes de transports et apporter des solutions pérennes pour la qualité de vie des habitants mais également pour conserver et protéger l'environnement. L'été 2022 que nous avons eu à Toulouse nous montre nous devons éviter au maximum l'artificialisation des sols avec du goudron et du béton partout.</p> <p>Pour finir, je dirais que si on regarde le projet de plus haut on se rend compte qu'avoir 3 échangeurs distant de 1.5km n'est pas quelque chose de raisonnable. La sortie 18 et 17 sont déjà très proches. Gardons l'argent public pour faire des infrastructures qui apporteront réellement plus de cohérence avec l'époque et l'environnement dans lesquels on vit.</p>	0
Non à une horreur à 2 x 2 voies	<p>Le projet bétonne à tout va, 2x2 voies soit plus de 15 m de large avec le terre plein central. VROOOOOOOOOOM</p> <p>Ajoutons à cela les 2 voies de sortie de rocade coté Lasbordes.</p> <p>La rocade elle même et ses 6 voies</p> <p>Ajoutons aussi 2 voies de sortie de rocade coté TOULOUSE.</p> <p>Quel futur merveilleux ! Il n'y a pas de doute, nos enfants vont nous remercier pour des investissements aussi judicieux !</p>	1

Je suis contre ce projet pour au moins les quatre raisons suivantes :

1/ Il n'amènera aucune fluidification du trafic à moyen terme, toutes les expériences le démontrent en France et dans le monde (Los Angeles, Dubaï, ...) : plus d'infrastructures routières, appellent plus de trafic, congestion rapide, et ainsi de suite... Le trafic supplémentaire (contrairement à ce que vous avancez) va mécaniquement se propager sur les quartiers Est de Toulouse, et sur la rocade qui vont à leur tour saturer ; ce qui vous conduira à augmenter encore leur capacité. Vos projections de variation de trafic sans/avec Jonction Est à l'horizon 2030 ne sont pas crédibles : « sans », le trafic augmente sensiblement sur les rocades (Est et Ouest) ; « avec » le trafic semble s'évanouir comme par miracle dans le quartier de la cité de l'espace, entre les deux échangeurs existants, quasiment sans aucun impact sur la rocade (Est et Ouest) au-delà, ni sur les axes vers le centre ville : mais où donc passent les voitures ? Nouvelle zone d'« échange multi -modale » (terme qui vous est cher) ou gigantesque bassin d'emploi en sortie du futur échangeur ? (vu l'état de certains immeubles de bureaux dans le quartier, il est permis d'en douter ...) Bref, on n'incite pas à abandonner la voiture pour des modes de déplacements « doux » (vélo, transports en commun) justement en investissant massivement dans les infrastructures routières.

2/ Vos projections à 2030 ne tiennent pas compte du fait que la réduction drastique du trafic automobile (voitures individuelles) n'est plus une option, surtout qu'à cette échéance la décarbonation du parc sera, hélas, loin d'être achevée. Ces études (anciennes) ne tiennent pas non plus compte du développement du télétravail depuis la crise sanitaire, et tablent sur un étalement urbain que vous affichez par ailleurs vouloir limiter. D'ailleurs le nouveau PLU (suite au retoquage de la proposition discutée démocratiquement) autorise la densification du bâti intra-muros, en particulier dans les quartiers est de Toulouse. Quelle est la lisibilité de tout cela, au final ? favoriser l'étalement urbain et l'accès aux pavillons avec piscines (bien entendu), tout en faisant l'économie d'infrastructures propres type TER ou tramway, par exemple, pour desservir efficacement ces zones résidentielles éloignées des bassins d'emplois; ou alors développer le centre-ville « verticalement » sans vergogne (pour les moins favorisés, déjà ...), en dégradant les conditions de vie de ses habitants par l'augmentation du trafic et l'altération d'espaces verts, en particulier ceux du parc de La Plaine ?

3/ La piste cyclable en bordure immédiate de la nouvelle « pénétrante » 2 x 2 voies (appelons-la de son vrai nom) est une aberration : quels seront la température, le bruit, la pollution que devront endurer les cyclistes, et hypothétiques piétons, sur cette pseudo « voie verte » ? Et par des températures telles que nous venons de connaître à Toulouse cet été, voire bien au-delà, étant donné que les politiques publiques actuelles (en France et dans le monde) nous mettent sur la trajectoire du scénario le pire envisagé par le GIEC ? qui peut croire que des piétons emprunteront cette voie en bordure de 2 x 2 voies ? Cure assurée de CO2, micro-particules, et sauna. Pour réellement inciter à l'usage du vélo, il faut d'une part une « vraie » piste cyclable en site propre, doublée d'un cheminement réservé aux piétons, et arborés (avec des essences adaptées à la sécheresse ...). La cohabitation piétons vélo sur cette future voie est incohérente avec votre projet de « Réseau Express Vélo » (REV) ? Un vélo roule à 25 km/h, ce qui est incompatible avec les piétons, et vous le savez très bien. Vous pensez au temps de parcours des automobilistes, qu'en est-il de celui des cyclistes ? Cette voie verte ressemble donc fort à un alibi pour faire passer le projet, tout comme les mesures dites « compensatoires » envisagées .

4/ Enfin, cet échangeur aura de plus un impact négatif sur les zones de loisirs de la Grande Plaine, et sa « voie verte », qui pâtissent déjà de la proximité de la rocade Est (nuisances sonores et mauvaise qualité de l'air).

En résumé, ce projet est à la fois inutile, anachronique, et coûteux (79M€...). Il n'adresse nullement, une fois de plus, les enjeux environnementaux majeurs actuels, avec les conséquences gravissimes qui se profilent si les décideurs ne se

Projet d'utilité douteuse, anacronique, et coûteux

0

	<p>résolvent pas, enfin, à les prendre en compte avec un minimum de sérieux. Oubliez cet échangeur, prévoyez par contre sur ce tracé une piste cyclable en site propre, doublée d'un cheminement piéton dédié, à la limite avec un couloir de bus 2 x 1 voie, ou une nouvelle ligne de tram faisant la jonction, justement, avec le terminus de la future ligne de métro.</p>	
Projet anachronique	<p>Le projet de jonction est de Toulouse Métropole est un projet du 20e siècle, complètement anachronique par rapport aux enjeux actuels : changement climatique, effondrement de la biodiversité, épuisement des ressources naturelles, pollution de l'air, exposition au bruit, etc.</p> <p>En investissant dans un projet routier de plus, on sait pourtant que rien ne va s'améliorer pour la fluidité du trafic automobile, les gens viendront de toujours plus loin (trafic induit) et la congestion perdurera. La métropole ferait mieux d'investir l'argent prévue pour ce projet dans des alternatives aux déplacements en voiture, notamment dans le développement des transports en commun, mais aussi des voies cyclables (on attend toujours la concrétisation du réseau express vélo).</p> <p>De plus ce projet va détruire des espaces naturels et des espaces verts pourtant en nombre insuffisant dans la ville de Toulouse. Ce projet est d'ailleurs en total contradiction avec la volonté affichée par la municipalité de végétaliser la ville et de développer de grands parcs urbains.</p> <p>Franchement, il n'y a aucune raison de vouloir voir se projet aberrant se concrétiser.</p>	0
Non à cet accès inutile	<p>Créer un accès supplémentaire est dangereux. Le flux de véhicules va augmenter sur Limayrac , polluer plus et créer des surrisques d'accidents supplémentaires pour nos enfants qui vont à pieds dans les écoles du secteur. De plus dépenser des millions ici n'a aucune logique étant donné l'arrivée du métro dans quelques années.</p> <p>Nous ne voulons pas que notre argent public soit dépensé là. N'en déplaise à l'ancienne mairesse de saint O!</p>	0
Les comptables de demain	<p>À lire les avis et les remarques sur ce site il y a de nombreuses questions qui se posent</p> <p>D'abord les opposants au projet s'expriment, se font entendre et même s'ils sont une minorité de la population, nous ne voyons qu'eux. Ce n'est pas un phénomène nouveau dans notre démocratie, trop de citoyens ne se prononcent pas. Ensuite il y a beaucoup de remarques sur ce projet qui sont inspirées d'un dogme pseudo écologique. Les zones de compensation de l'emprise représentent 2 fois plus de surface qui sera gelée pendant 30 ans. Ce point est essentiel pour la protection de notre environnement, à croire que ceux qui s'expriment n'ont pas lu le dossier. Il faut avouer qu'il est lourd, long, copieux. Les avantages en termes de circulation sont indéniables et nos aînés seront bien contents de prendre un bus qui les amène facilement à la clinique. Les piétons et les cyclistes auront aussi un accès direct à la zone Sud-Est ce qui n'est pas du tout le cas en ce moment. Je ne parle pas des peurs irraisonnées des personnes qui regardent leur nombril et les potentielles augmentations de circulation devant leur petite maison.</p> <p>L'étude prouve que ce n'est pas le cas, mais qui l'a lue?</p> <p>Il est possible que ce projet ne voit pas le jour. Cela serait dommageable pour tous les usagers de notre rocade et plus spécifiquement pour les habitants de la grande zone Sud-Est concernée. Les comptables ne seront pas alors les politiques</p>	0

	ni les opposants d'aujourd'hui, non, ce ne sera personne. Nos enfants et petits-enfants apprécieront.	
Non, non, non, par un habitant du quartier.	Un quartier que je connais bien pour le pratiquer en bus, en voiture et parfois à vélo le long de l'Hers. Abandonnez cette idée d'échangeur routier svp, d'autant que celui ci viendrait en plein milieu du nouveau Grand Parc de l'Hers de la Métropole! Car oui nous le savons: ce projet date d'il y a bien trop longtemps, et entretemps nous avons compris l'importance de préserver des espaces verts et agricoles pour notre qualité de vie au quotidien. Ne gâchons pas cet espace alors que les échangeurs précédents et suivants sont distants d'à peine 2,5km!	1
Non à la jonction EST	Pourquoi un tel projet qui n'a plus lieu d'être aujourd'hui ? Nous sommes absolument contre car il y aura une pollution supplémentaire avérée, un trafic automobile très augmenté, la destruction de la nature dans un contexte écologique où l'on cherche à préserver les arbres en ville ou banlieue pour limiter le réchauffement climatique . Des solutions alternatives existent comme la 3 ème ligne de métro , développer l'usage des pistes pour vélos et ainsi ne pas dilapider nos impôts dans des projets qui ont un retour sur investissement quasi nul et surtout des conséquences sur notre cadre de vie et celui de nos enfants.	0
Jonction Est compatible avec le Grand Parc de l'Hers?	Bonjour, Construire de nouvelles routes au milieu du Grand parc de l'Hers est une immense erreur irréparable. Comment expliquer ce double discours ? Où est la priorité de Toulouse Métropole : la nature, le cadre de vie ou la pollution et le recul de la biodiversité ? NON à la jonction EST.	0
Non à la jonction Est	Avec de nouvelles infrastructures routières il y aura encore plus de voitures, sans désengorger les sorties 18 et 17. C'est connu et reconnu : plus il y a d'infrastructures routières, plus il y a de voitures ... et ça marche aussi avec les pistes cyclables ou les trottoirs confortables! alors aidez les usagers à modifier leur mobilité en agissant concrètement pour la marche ou le vélo ! Là est la priorité ! Le secteur manque de piste cyclable : zéro centimètre pour les cyclistes pour franchir les échangeurs, contre 6 à 8 voies pour les automobilistes !	0
Jonction Est pas utile : quid de la biodiversité ?	Des animaux vivent et traversent cette zone : des petits, des gros... De quoi maintenir à Toulouse un semblant de nature sauvage. La préservation de leur milieu est essentiel. la jonction représente un véritable risque naturel. Que disent les enquêtes environnementales ? Quelles conséquences pour les animaux ? Est-ce que cela représente un intérêt pour Toulouse Métropole ?	0

Mauvaise route.	<p>En accord avec les autres commentaires, je regrette qu'on consente autant d'effort pour un projet qui maintient l'usage de la voiture comme dominant dans notre agglomération.</p> <p>Tous les développements des transports en commun et pistes cyclables vont dans le bon sens contrairement a celui-ci.</p> <p>Je suis déçu de voir que les bonnes initiatives se cantonnent au centre ville de Toulouse.</p> <p>Habitant le quartier, je me déplace en vélo, je fais du sport seul et en famille sur la piste actuelle le long de la cité de l'espace. Dommage de saccager cet endroit qui malgré le voisinage de la rocade est très utilisé par les toulousains pour prendre l'air de multiples façons. Que nous restera-t'il comme espace vert indemne du trafic automobile?</p> <p>Incitons les gens à changer de moyen de locomotion et non pas augmenter la pollution qui nous empoisonne la vie.</p>	0
Projet incompréhensible	<p>Ce projet est d'un autre âge, je ne peux pas imaginer que ceux qui le portent croient en ses pseudo vertus.</p> <p>Pitié, faites preuve de bon sens et utilisez la somme prévue pour des projets dédiés aux transports en communs, les vélos et les piétons, il y a tant à faire au lieu de créer des aspirateurs à bagnoles.</p>	0
Inadapté et déjà obsolète	<p>Visiblement le prix du carburant et le réchauffement climatique ne sont pas suffisants, la politique de développement de la circulation automobile continue... Bravo !</p> <p>Malheureusement ce projet verra bien le jour, je n'en doute pas...</p> <p>Développez les pistes cyclables prioritaires et sécurisées, des box pour garer son vélo sans se le faire voler, développez les transports en commun propres... vous connaissez la chanson...</p>	0
Un projet typique de l'ancien monde !	<p>Voilà encore un projet cher pour le contribuable et anti-écologique typique de l'ancien monde ! Pourquoi toujours bétonner alors que le dérèglement climatique s'accélère, que Toulouse surchauffe tous les étés désormais. Chaque nouvelle voie créée constitue autant d'appels d'air à la circulation. Il faut enfin réfléchir à d'autres façon de se déplacer et surtout sanctuariser les rares espaces encore végétalisés. C'est vital !</p>	0
Non à la jonction Est	<p>Quels sont les impacts pour les rues et quartiers connectés à cette jonction ? Hausse des flux routiers ? Intensification des constructions immobilières ? Hausse de la pollution ? Hausse du bruit ? Perte d'espace naturel ?</p> <p>Les quartiers concernés ne sont pas des voix pénétrantes (larges et adaptées), ils sont résidentiels. Toutes ces petites rues vont subir des flux de voitures élevés. Les quartiers de Quint ou St-Orens seront également impactés par ces flux croissants, sans que les espaces publics ne soient adaptés; ; sans pouvoir améliorer le cadre de vie pour les habitants.</p> <p>Cette jonction Est ne sera pas réversible. C'est une lourde décision avec de très lourdes conséquences.</p> <p>Franchement, la priorité est ailleurs. Redispachez ces millions d'euros.</p>	0
Un métro et une jonction ? Double, non?	<p>L'intérêt du métro n'est-il pas d'inciter les usagers à laisser la voiture, au profit des transports en commun ?</p> <p>Comment expliquer que dans le même temps, dans le même périmètre, un projet de métro et un projet routier coexistent ?</p> <p>Pourquoi inciter les automobilistes à garder leur voiture pour traverser Toulouse ? ...et pourquoi les orienter vers le centre-ville qui se ferme de plus en plus aux véhicules (rue de Metz, etc) ? où est la logique ?</p> <p>Les habitants se sont exprimés : ils attendent une meilleure desserte en transport en commun, des pistes cyclables et des trottoirs confortables. Testons d'abord les méthodes en faveur des mobilités actives et des transports en commun avant de conforter les infrastructures routières.</p>	0
Economie budgétaire	<p>Ce projet routier va coûter très cher; trop! Les estimations communiquées sont complètement obsolètes et dans le contexte actuel d'inflation, il n'est pas pertinent et responsable de poursuivre ce projet.</p> <p>Il y a là de quoi faire une belle économie budgétaire ou une meilleure</p>	0

	utilisation des deniers publics.	
Non au projet qui détruit la confluence de la Saune avec l'Hers	<p>Les 2 x 2 voies prévues par la jonction Est empiètent sur la confluence de la Saune avec l'Hers. Aujourd'hui c'est un petit coin de nature, avec ce projet il sera recouvert par l'équivalent d'une autoroute.</p> <p>Regardez la photo ci jointe de la situation actuelle ; La Saune se jette dans l'Hers. Imaginez maintenant une 4 voies par dessus.</p> <p>Il n'y a pas de doute, avec ce projet du XXème siècle, on continue à saccager. Ah, on me souffle dans l'oreillette que nous sommes 2 décennies déjà dans le XXIème siècle !</p>	2
Un projet nécessaire et utile	<p>J'attends avec impatience la réalisation de ce projet nécessaire pour fluidifier le trafic de toute cette zone mais surtout pour ses voies douces qui nous permettront de voyager en plus grande sécurité.</p> <p>Habitant le quartier de la terrasse et travaillant à Quint-Fonsegrives, je suis confrontée au quotidien aux difficultés de circulation de la M826 (route de Castres) et la M2 (route de Revel). Depuis la création de la clinique et de nouvelles zones résidentielles à Quint, le trafic s'est fortement densifié au point d'être paralysé le matin et le soir. J'ai choisi de me déplacer en bus L1, jugeant les passages de rocade trop peu sécurisant en deux roues (les voies étroites font que les voitures nous frôlent dangereusement et les passages piétons demandent une très grande vigilance). Cette jonction Est permettrait à tous ceux que je croise le matin et le soir (travailleurs à Quint, étudiants de TBS et patients de la clinique) de se déplacer plus sereinement en reliant, pour ceux qui peuvent, la piste cyclable déjà existante aux voies douces prévues et qui nous permettrait de traverser de manière sécurisée la rocade en tant que piéton, cycliste ou utilisateur des transports en commun, ce qui manque cruellement aujourd'hui.</p> <p>Le fait est que toute cette zone est de plus en plus peuplée et que la circulation est chaque année plus dense (peu importe le mode de transport). Balayer cet état de fait d'un revers de main en arguant des problèmes écologiques n'apporte aucune solution aux personnes qui doivent se déplacer et dénoncer un risque de perte de qualité de vie (en quoi ?) démontre que ceux qui critiquent cette jonction ne sont pas ceux qui doivent se déplacer quotidiennement dans ce secteur. Je dis donc un grand OUI à cette jonction.</p>	0

<p>Proposition d'un projet différent de Jonction Est</p>	<p>Il y a 2 besoins qui pourraient justifier une évolution de la rocade côté Est de Toulouse :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la demande de passages en mode doux sécurisés au niveau des échangeurs existants 17 & 18 , - l'accroissement de population associé à la densification urbaine sur les communes de St Orens et Quint Fonsegrives, associé à un accès facilité à la clinique Croix du Sud. <p>La "bonne" réponse à ces besoins n'est pas le projet actuellement proposé.</p> <p>Un projet différent et mieux adapté offrirait :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 passerelles piétons-vélo, aux échangeurs 17 & 18, - un accès rocade (en T) uniquement accessible depuis l'Est de Toulouse. <p>Ce nouveau projet d'échangeur n'offrant donc pas de sortie vers, ou d'entrée depuis, la ville de Toulouse.</p> <p>Cette jonction en T :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ne nécessite qu'un seul pont, à 2 voies, une dans chaque sens, au dessus de la rocade, - ne nécessite pas de feux tricolores, ni de croisements de voies, au niveau de l'échangeur, - nécessite une construction nouvelle (pont ou souterrain) pour assurer le passage sans croisement des voies issues, ou à destination, de la rocade intérieure. <p>Les avantages de cette solution :</p> <ul style="list-style-type: none"> - elle répond de façon objective aux 2 besoins exprimés ci-dessus, - elle supprime la branche intérieure de l'échangeur proposé qui saturerait le quartier de Limayrac, quartier résidentiel, déjà en zone 30, qui n'a pas de voie radiale à destination du centre ville, - enfin cette solution devrait coûter sensiblement moins cher que le projet actuel, car : <ul style="list-style-type: none"> # le terrassement et le bâti associé à l'échangeur sont sensiblement moindre, # le surcoût des 2 passerelles est largement couvert par le gain ci-dessus. <p>Un échangeur différent (monovoie en T et deux passerelles piétons-vélo) paraît répondre aux besoins, avec simplicité, en réduisant autant que faire se peut les impacts sur les zones : verte, protégée, et résidentielles voisines.</p> <p>Cordialement</p>	1
<p>Projet injustifié, nocif et ruineux</p>	<p>Je dépose un avis défavorable pour les raisons suivantes.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Il se situe en pleine zone naturelle avec l'Hers et la Saune qu'il longe et traverse. Cela détruit de nombreuses espèces animales ou végétales. 2. Il ne se justifie nullement par un supposé accroissement de trafic automobile. D'ailleurs, la loi LAURE impose une diminution du trafic. 3. Il rompt un des rares grand espace vert de détente utilisé par de nombreuses familles et une voie verte. 4. Ces espaces bétonnées et bitumés aggravent la chaleur en milieu urbain. 5. Plan de Déplacements Urbains <ol style="list-style-type: none"> 5a. ce projet n'est pas conforme au PDU 2012 qui prévoyait la jonction Est comme support du bus en site propre et pas une 2x2 voies auto 5b. Le PDU ne prévoit pas de voies d'entrelacement sur 2.5km de la rocade 5c. ce projet prévoit +30% d'augmentation auto alors que le PDU prévoit de la baisser (Action H40) 6. Le bilan GES de ce projet n'est pas présenté. Il est probablement très mauvais. 7. ce projet a un impact négatif sur les terres agricoles (coupure, occupation) <p>La vraie motivation de ce projet est la desserte de la clinique. Toute l'argumentation a été bâtie (souvent de manière trompeuse) pour servir cette motivation. Il n'y a pas d'intérêt public.</p>	0

	<p>Je propose au contraire de sanctuariser cette zone naturelle. Et de prévoir d'autres projets dans ce secteur favorisant marche, vélo et transport en commun.</p>	
<p>J'étouffe ! Laissez-nous respirer !</p>	<p>1. Je suis absolument contre la création d'une jonction-spaghetti entre deux sorties existantes, successives, séparées de seulement quelques kilomètres.</p> <p>2. Nous sortons de 4 mois de canicule et déjà les politiciens de pacotille ont oublié. Nous n'oublierons pas lors des prochaines élections leurs efforts en matière de protection de l'environnement et de lutte contre les dérèglements climatiques. Il y a urgence. Fini le blabla.</p> <p>3. Je suis également absolument contre la création de cette infrastructure inutile qui détruit l'environnement précaire de cette zone et ne sert qu'à dégrader le cadre de vie déjà insupportable avec le trafic actuel, en particulier le trafic de camion poids lourds. A quand une politique de transport public digne de ce nom à l'heure du dérèglement climatique ?</p> <p>4. Je refuse que les deniers publics, nos impôts, servent les intérêts d'une clinique privée. La clinique privée n'avait qu'à s'installer ailleurs ! Et prévoir les accès si c'était un de leur besoin. Mais ailleurs. Nous ce que nous voulons... c'est l'hôpital. Des soins pour tous en fonction de nos besoins et non selon nos moyens. Finis les dépassements d'honoraires a gogo. Les uns s'enrichissent et nous saignent, les autres - nous - financent les intérêts privés sans qu'ils soient d'accord.</p> <p>5. Enfin, je trouve insupportable de lire que vinci-les-tentacules est impliqué dans ce projet... bien sûr. Ça suffit, plus d'argent public pour cette entreprise-voyou qui sévit partout en France (voir CGO, dernier épisode en date).</p> <p>Les autorités publiques doivent défendre les intérêts supérieurs des citoyen.ne.s et non les intérêts privés des entreprises. Bientôt, politiciens, nous aurons des villes gouvernées par les entreprises. Nous n'habiterons plus à Toulouse... mais à Vinci. Vini, vidi, vinci.</p>	<p>0</p>
<p>Un projet en totale contradiction avec les engagements climat UE</p>	<p>Le GIEC nous indique que notre empreinte carbone doit cesser de croître en 2025 et on nous propose un projet routier à la réalisation annoncée pour 2028 avec une empreinte carbone du chantier importante, tout cela pour gagner quelques secondes. L'orientation doit être de diminuer le trafic automobile - ce projet va totalement à l'encontre de ce qu'il conviendrait de faire, pour le climat comme pour la santé des habitants (pollution de l'air, bruit).</p>	<p>0</p>

Non au projet qui nuit à la qualité de vie des habitants	<p>La sortie prévue vers la Cité de l'Espace débouche sur une zone extrêmement fréquentée par les enfants, les familles le week-end. J'emprunte également ce passage tous les matins et tous les soirs. On y croise joggeurs, cyclistes, promeneurs.</p> <p>Avec la jonction Est, cet accès n'est plus possible pour nos enfants, le calme et la tranquillité laissera la place à un flot de véhicules qui viendra encore engorger l'avenue M. Dassault déjà saturée le matin. Cela viendra empirer la circulation dans ces rues: plus de bruit, plus de pollution, plus de risques d'être heurté par des voitures (je le sais je traverse cette zone tous les jours).</p> <p>Ci-jointe la photo de cette zone avec des enfants.</p>	1
Non au projet qui conduirait à accroître la congestion de la rocade selon un rapport de l'autorité indépendante de régulation des transports (ARAFER)	<p>C'est la conclusion d'un rapport indépendant. Le voici :</p> <p>« Il ressort des pièces du dossier que la création de ce nouveau diffuseur conduirait à accroître la congestion de la rocade est et donc à dégrader les conditions de circulation des usagers de l'autoroute. En effet, le projet de dossier de demande de principe, établi par la société ASF et joint au dossier de saisine, indique que le nouvel aménagement : « augmente le taux de congestion de 10% environ entre le nord de l'échangeur de Lasbordes et celui de la Jonction Est (sens Narbonne vers Bordeaux) et de 5 % entre l'échangeur de Lasbordes et celui de la Jonction est pour l'autre sens de circulation (Bordeaux vers Narbonne) ».</p> <p>"Dans ces conditions, bien qu'elle contribue à résoudre des difficultés de congestion de la voirie locale, l'opération envisagée présente une incidence négative sur l'exploitation de l'autoroute existante dans la mesure où l'opération envisagée conduirait à dégrader les conditions de circulation des usagers de l'autoroute. Dès lors, elle ne peut être regardée comme répondant à la condition stricte de nécessité ou d'utilité au sens de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, qui permettrait d'en assurer le financement, même pour partie, par l'utilisateur de l'autoroute."</p> <p>Source : http://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2017/06/Avis-2017-051-du-14-juin-2017-PIA-ASF-VERSION-PUBLIQUE.pdf</p>	1
80 M€ qui ne changeront rien	<p>Ce projet routier n'améliorera en rien la circulation sur le périphérique et dans la zone alentour : c'est le principe du trafic induit (ou d'élasticité de la demande). Il est donc inutile, voire néfaste au vu des coûts annexes : financier, pollution, destruction d'espaces verts.</p> <p>Pour améliorer les choses, c'est tout l'inverse qu'il faudrait faire. Ces 80M€ seraient donc plus profitables à la collectivité en les redirigeant vers les autres modes de transports : transports en commun, vélo, marche. Pour garder l'investissement dans ce quartier : amélioration et création de voies vertes et bandes cyclables, suppression des discontinuités (échangeur de montaudran par exemple) de la zone.</p> <p>Il est urgent d'agir pour améliorer les transports à Toulouse, et pour le climat : il est urgent d'abandonner ce projet qui va à l'encontre de tout ça et ne prépare pas Toulouse au futur.</p>	0
Non au projet qui noie des arbres pluricentennaires remarquables dans les bouchons	<p>La sortie de la jonction-Est vers LASBORDES est destructrice (confluence Saune-Hers détruite). Du côté de TOULOUSE, le flux de véhicules va passer sur la rue Marcel Dassault qui coupe une allée de mûriers.</p> <p>Cette allée de mûriers dont certains datent du XVI^{ème} siècle est remarquable et témoigne de l'histoire de ce quartier (élevage de vers à soie).</p> <p>Augmenter le flux de véhicules dans cette zone rendra le site complètement saturé et donc dénaturé.</p>	2
Modes de déplacement doux et espaces verts à protéger	<p>Je passe régulièrement par la voie verte en vélo et cet endroit fait partie des endroits agréables où cela fait plaisir de pédaler (pas besoin de surveiller les véhicules motorisés, du vert...)</p> <p>Le schéma n'est pas clair si et comment la voie cyclable va être conservée (détours ?).</p> <p>Cela va détruire des espaces verts de chaque côté de la rocade, ce n'est vraiment pas le sens de l'évolution souhaitable des déplacements.</p>	0

Une réalisation utile et attendue	Ce projet, prévu de longue date, crée enfin des accès corrects dans ce secteur du sud-est toulousain. Il ne s'agit pas, comme le disent les détracteurs que je viens de lire, de favoriser la voiture au détriment de la planète. Ces voiries pourront aussi être utilisées par des transports en commun efficaces (BHNS type Lineo), qu'il faut développer largement, car on ne peut pas faire des métros et des tramways partout. Elles apporteront aussi une meilleure répartition des accès dans le secteur, et permettront de densifier le logement et de « construire la ville sur la ville », ce qui est la préconisation no1 dans la lutte contre le réchauffement climatique en matière d'urbanisme. Donc oui, il faut réaliser ce projet !	0
Projet sans apport positif pour la ville de Toulouse	Les différents éléments présentés à ce jour ne font ressortir aucun apport positif pour la ville de Toulouse et ses habitants. Il est clair que ce projet va surtout permettre de desservir les nouveaux quartiers de Saint Orens et les centres commerciaux de la périphérie qui affichent publiquement leur soutien à ce projet. Ceci s'inscrit à l'inverse des préconisations: densification au lieu d'extension urbaine, retour au commerce de proximité, réduction de l'artificialisation des sols etc... A cela s'ajoute un coût important pour la collectivités sur un projet qui n'entre pas dans les priorités climatiques et sociales.	0
Un projet à redéfinir	Le projet de jonction Est doit répondre aux "futurs enjeux de déplacement". Dans une métropole où PDU et PLUiH ont été annulés, ces enjeux restent, par définition, à définir. Ce projet de jonction Est reste donc également à définir. De plus, ce projet devrait prendre en compte les impératifs induits par la loi Climat et Résilience : l'aspect de Zéro Artificialisation Nette n'apparaît pas dans le dossier. Par ailleurs, ce projet viendrait couper des zones vertes, induisant des difficultés de déplacement pour la faune et la flore qui les occupent actuellement, et générerait de nouvelles nuisances (sonores principalement), dont les effets néfastes sur le développement de la faune et la flore sont aujourd'hui démontrés. Ce sujet n'apparaît pas dans le dossier. Enfin, ce projet, conçu initialement pour fluidifier le trafic routier de la zone (alors que les études montrent empiriquement que tout nouveau projet routier est rapidement saturé via son trafic induit...) trouve aujourd'hui un alibi dans le développement des modes de déplacement doux. Il serait intéressant de connaître le prix d'une simple passerelle piéton / cycles en lieu et place de ce projet. Car, si les échangeurs et ponts pour véhicules à moteur sont légion sur la périphérie, il n'en est pas de même pour les modes doux, et les échangeurs 17 et 18 constituent même des points noirs pour la continuité cyclable. Aussi, un aménagement dédié pourrait éventuellement être le bienvenu. A voir cependant si un réaménagement des échangeurs 17 et 18 pour y intégrer les modes doux ne serait néanmoins pas plus performant (ratio coût / bénéfice), notamment grâce au développement du trafic vélo permis par ces aménagements, et au trafic routier évaporé via la réduction des voies dédiées.	0
Argent gaspillé, espaces verts sacrifiés	Habitant du quartier et connaisseur des entreprises de la plaine, ce projet est unanimement inutile. Les sorties existantes sont déjà très rapprochées et non saturées. Casser la poste cyclable, encombrer ce quartier vert et tranquille avec plus de voiture, qui a eu cette idée ? Économique et préparons un territoire plus résultent pr l'avenir plutôt que faute des projets inutiles. Argent gaspillé, temps perdu et avenir toujours non préparé.	0
Stop aux projets inutiles	Il est abberant en 2022 qu'un projet de destruction d'espaces verts se fasse. Comme dit plusieurs fois, il faut développer et encourager le vélo ainsi que les transports en commun. Créer une jonction de la rocade ne sert à rien à cet endroit. Ce projet, trop vieux, est obsolète. De plus personne n'en veut. Il suffit de lire les avis. Habitants du quartier nous ne voulons pas qu'il soit défiguré et détruit, surtout pour rien.	0
Massacre à la bétonneuse (60 millions d'euros pour	Concernant cet ancien projet de Jonction Est (2005-2007-2016), quelques remarques :	0

gagner 3 minutes)

*** 1) Evolution des mobilités sur la Métropole toulousaine : ***

- un trafic automobile stagnant voire régressant depuis 10 ans
- une forte augmentation des transports en commun et des mobilités actives

Voir les études de l'AUAT (Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine) :

https://www.aua-toulouse.org/wp-content/uploads/2022/02/AUAT_chiffres_transports_2022.pdf p.9

<https://www.aua-toulouse.org/observatoire-des-deplacements-synthese-2013/> p.4 et p.6

Confirmation par cet article de presse :

<https://www.ladepeche.fr/2022/02/10/circulation-toulouse-championne-de-la-reduction-des-embouteillages-10101975.php>

Les nouveaux modes de travail (télétravail, espaces de co-working) et de déplacement actifs (vélo et trottinettes électriques) contribueront de plus en plus à ces évolutions positives.

=> Quel intérêt de construire des routes supplémentaires dont l'effet induit augmente le trafic automobile ? (effet induit non pris en compte dans le dossier de concertation – cf. p.20).

*** 2) Volume trafic automobile entre échangeurs 17 et 18 : un des plus bas de la rocade ***

Les volumes globaux de trafic sur la rocade ne sont pas dans le dossier de concertation 2022, c'est dommage.

- Reprenons les chiffres de la concertation 2016 (p.11 dossier 2016) : 95 600 véhicules/jour sur la rocade entre les échangeurs 17 et 18.

- Prenons les chiffres globaux de la rocade en 2013 (étude AUAT citée ci-dessus, p.6).

On constate que 95 600 véhicules/jour est un des plus bas chiffre de l'agglomération.

A comparer avec les 130 000 véhicules à la zone du Chapitre, ou les 136 000 véhicules à la Cépière-Purpan.

Cette carte indique également que le trafic entre Lasbordes et Balma est en diminution.

Ces chiffres sont anciens, mais la proportion a probablement peu évolué depuis. Le développement de la Métropole n'est certainement pas concentré uniquement sur le Sud-Est toulousain.

=> Pourquoi prioriser un échangeur autoroutier sur une des zones de circulation automobile les moins saturées de la Métropole ?

*** 3) Accompagnement du développement du Sud-Est toulousain : ***

Malepère est desservie par les échangeurs 18 et 19.

Toulouse Aerospace est desservi par les échangeurs 18 , 19 et 20 de la rocade.

=> Quel accompagnement ? La jonction Est est prévue entre les échangeurs 17 et 18 : ces deux zones ne sont pas directement concernées.

Par ailleurs elles bénéficieront des futures Linéo 12 et Ligne 3 de Métro.

*** 4) Impact trafic automobile des quartiers la Terrasse – Val de Limayrac ***

Zoomons sur les variations de trafic avec/sans jonction Est (p. 21 à 23 dossier concertation).

Avenue Gonord, plus précisément rue Maurice Hurel - emplacement du futur échangeur côté intra-Toulouse :

- Sans jonction Est : + 280 véhicules/h (matin + soir)

- Avec jonction Est : + 2200 véhicules/h ! (matin + soir) => 10 fois plus de véhicules qu'actuellement !

L'absurdité totale, dans un quartier résidentiel, sans pénétrante vers le centre-ville, qui n'a pas l'infrastructure adaptée à un tel volume de circulation.

Ces 2200 véhicules supplémentaires vont forcément passer par l'avenue Gonord. Pourtant, curieusement, avec jonction Est, les chiffres de l'avenue Gonord autour du futur échangeur... diminuent.

Mais alors... où passent les 2200 véhicules supplémentaires par heure ? Ils disparaissent dans un trou noir de la Cité de l'Espace ?

Il est évident qu'avec cette disparition de 2200 véhicules/h, on peut prétendre ensuite que «le trafic augmente légèrement sur l'allée de Limayrac (environ+100 veh/h...)» (p.23).

=> Nous voilà rassurés ! (Enfin personnellement, pas du tout.)

*** 5) Gains de circulation ***

Le dossier de concertation indique qu'en 2030 les temps de parcours des échangeurs 17 et 18 seraient « fortement » dégradés de + 2 minutes à + 8 minutes (p.24 - avec ou sans Ligne 3 métro et Linéo 12 ?)

Le projet jonction Est permettrait un gain de... 30 secondes à 3 minutes selon les itinéraires (oui).

Le tout pour un coût de 60 millions € - non réactualisés de l'inflation.

=> Ça fait cher la minute gagnée.

*** 6) Financement ***

Les 60 millions € annoncés datent de 2016, ils ne tiennent pas compte de l'inflation énorme actuelle.

Ce chiffre est donc faux : le chiffre définitif sera probablement bien plus élevé.

Le financement se fera par nos impôts (Toulouse Métropole) et par l'augmentation des péages automobiles (Vinci autoroutes).

Ce dernier point n'est pas indiqué dans le dossier de concertation.

J'espère que les abonnés au télépéage qui ont reçu le mail de Vinci les incitant à participer à cette concertation sont informés de ce dernier point.

*** 7) Pollution des humains ***

Rappelons que la pollution aux particules fines émises par la circulation automobile provoque 60 000 morts par an en France (réunion CODEV de 2018). Ça ne vous dérange pas de contribuer à cette mortalité en détournant un flot énorme de véhicules dans des quartiers résidentiels ?

Êtes-vous conscients que c'est totalement contradictoire avec la ZFE (Zone à Faible Émissions) ?

On peut aussi évoquer la pollution sonore engendrée par cette circulation supplémentaire.

=> Laissons la pollution sur la rocade. Mieux, contribuons à la réduire en réaffectant le budget jonction Est vers des projets utiles et non polluants.

*** 8) Pollution et destruction de l'environnement ***

Ce projet couperait en deux la zone verte de la Grande Plaine : poumon vert de Toulouse, lieu de loisirs et sportif fréquenté bien au-delà des seuls habitants du quartier, lieu de passage pour aller travailler (piste piétonne/cycles). Une absurdité là aussi.

Et le saccage envisagé côté Ribaute : destruction de 20 ha de nature, d'habitats et passages de faunes et flores - pour certains protégés - dans cette zone et le long de la rocade.

Les pseudo-« compensations » qui déplacent animaux et végétaux comme si

	<p>c'était des palettes de marchandises. Et les sols artificialisés (parfait pour accentuer les inondations, de plus dans une zone déjà inondable) : allez-vous les compenser en dé-bétonnant l'équivalent de zones urbanisées ?</p> <p>*** 9) Conclusion *** Ce projet coûteux, polluant, sans réelle nécessité, doit être stoppé.</p> <p>Contribuons à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des modes de mobilités actifs, - plus de transports en commun dans le Sud-Est toulousain (c'est malheureux, mais Tisseo a profité de l'extension de la Linéo 1 pour réduire les bus vers Balma-Gramont). <p>C'est via l'offre accrue et la facilitation de ce type de transports que les politiques contribueront aux changements des comportement individuels.</p> <p>Propositions concrètes et utiles :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une extension du pont de l'échangeur 17 dédiée aux bus en site propre, aux piétons et vélo/trottinettes, - un aménagement de l'échangeur 18 pour favoriser le passage des vélos/trottinettes, - un arrêt supplémentaire de la 3ième ligne de métro dans la zone de la Grande Plaine : desserte du bassin d'emploi, de la zone d'habitation, de la Cité de l'Espace (lieu touristique majeur de Toulouse) - une diminution de la vitesse sur la rocade à 80 km/h pour réduire les embouteillages, la pollution et l'insécurité routière, - une ligne circulaire (bus ou tram) qui fasse le tour de Toulouse en longeant la rocade sur l'emplacement réservé (ER) de la SNCF. 	
Une redistribution des routes existantes	<p>Ce projet est d'un autre siècle, dépassé. Il suffirait de redistribuer les routes existantes pour améliorer la situation. Mettre des voies bus en site propre qui franchissent le périphérique sur les ponts existants pour avoir un report modal important. Mettre des passerelles supplémentaires cyclables pour traverser le périphérique. Toulouse n'est pas une île. Ne pas détruire d'espace vert devrait être une priorité de la métropole et du gouvernement. Une passerelle pour franchir le oeripherique</p>	0
Renforcer les mobilités douces	<p>Projet trop cher basé sur des données pré covid et pre télétravail. Ne répond pas aux besoins des Toulousains et des communes de l aglo. Solution basée sur un état d esprit pro automobile dépassé avec la crise pétrolière russe et le changement climatique.</p> <p>Il faut recentrer les dépenses publiques sur un transport autonome vis à vis du pétrole et décarbonne vis à vis du changement climatique.</p> <p>Je propose de réorienter ces millions vers une amélioration des réseaux cyclables piétons et transport en commun incluant les parkings relais bénéficiant à toute l agglomération.</p>	0
Non et non à la Jonction Est !	<p>Non à la bétonisation des quelques espaces verts, parcs, chemins sous les arbres qui restent disponibles et permettent aux riverains de se promener paisiblement.</p>	0

<p>NON à une nouvelle voie rapide</p>	<p>Ce projet Jonction Est présente de graves lacunes telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'absence de cadrage par rapport aux engagements européens et nationaux - des données de part modale erronées (pour le vélo 2,74% en 2019 alors que l'observatoire de la mobilité de l'AuAT (Agence de l'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine) l'estime à 9,1% en 2018) - la priorité donnée à la voiture individuelle avec une augmentation de 30% de son trafic entre 2019 et 2030 - le manque d'intérêt de la nouvelle piste cyclable créée en bordure immédiate de la 2x2 voies et la coupant nécessairement - la dégradation du réseau cyclable existant (le long M16, piste des Argoulets) - la destruction partielle de la zone verte « Espace nature de Ribaute » mettant en péril de nombreuses espèces végétales et animales et la dégradation de l'environnement du parcours sportif <p>Ce projet présente une solution de mobilité passéiste qui tourne le dos au défi climatique et aux enjeux des prochaines décennies à l'inverse de nombreuses grandes villes françaises s'orientant vers une mobilité durable. Il risque de plus de dégrader fortement la qualité de vie des riverains en dérivant et augmentant le trafic automobile au travers de zones d'habitat dense non prévues à accueillir un tel trafic.</p> <p>Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, je pense que ce projet Jonction Est doit être entièrement repensé et ré-imaginé au vu des défis, des engagements et des paramètres actuels et futurs.</p> <p>Il doit prendre en compte les évolutions récentes de la mobilité (COVID, crise énergétique, ZFE), respecter les engagements européens (limitation du CO2) et nationaux (lois LOM et Climat & Résilience) ainsi que les développements futurs (extension ZFE, 3ème ligne métro, vélo, covoiturage, télétravail).</p> <p>Il doit proposer une mobilité future attirante et durable avec des solutions alternatives à la voiture individuelle.</p> <p>Je propose que soit étudiée la réalisation de la seule passerelle mode doux en propre associée au développement des Transports en Commun (3ème ligne de métro et renforcement du réseau lineo), au développement du réseau cyclable notamment le réseau REV et à un ensemble de mesures alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, télétravail,...).</p> <p>Je pense qu'un tel projet promouvant des solutions alternatives à la voiture individuelle doit pouvoir répondre de façon durable, efficiente et résiliente aux besoins de mobilité de l'Est Toulousain pour un investissement moindre, tout en respectant le cadre européen et national ainsi que la qualité de vie des riverains (flux voiture individuelle réduit, flux alternatifs augmentés, espaces verts Ribaute/ Limayrac et biodiversité préservés).</p>	<p>0</p>
<p>NON à la jonction Est</p>	<p>Bonjour,</p> <p>Crise climatique : il est nécessaire de diminuer la place de la voiture. Crise de la biodiversité : il ne faut pas artificialiser le moindre m2 supplémentaire sans une excellente raison. Crise énergétique et du pouvoir d'achat : gardons notre argent pour des projets plus utiles.</p> <p>Conclusion : NON à ce projet !</p> <p>Proposition : développons des axes vélos et transport en commun plus efficace. Développer les transports doux est un meilleur moyen de lutter contre les embouteillages.</p>	<p>0</p>
<p>NON à la jonction Est</p>	<p>Comme évoqué sur les autres propositions, ce projet n'a pas sa place en 2022. A quoi cela sert de mettre des panneaux dans le parc de la plaine pour vanter la biodiversité si c'est pour y construire un échangeur ? De plus dans ce parc, les nuisances sonores dues à la présence du périphérique sont déjà fortes, ajouter une route ne ferait qu'empirer le problème. Et cela, sans parler des niveaux de pollution de l'air. Faire son jogging dans le parc de Plaine n'aura plus aucun sens si c'est pour courir au milieu des voitures. Et enfin, en parlant de ces dernières, il serait vraiment temps de passer à autre chose : en ville, l'ère des voitures est terminée, alors arrêtons de construire des infrastructures pour ces dernières et utilisons ces millions d'euros pour proposer des pistes cyclables dignes de ce nom.</p>	<p>0</p>

	<p>Réponse de Matthieu S à la concertation Jonction Est</p> <p>Ce projet Jonction Est présente de graves lacunes telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'absence de cadrage par rapport aux engagements européens et nationaux - des données de part modale erronées (pour le vélo 2,74% en 2019 alors que l'observatoire de la mobilité de l'AuAT (Agence de l'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine) l'estime à 9,1% en 2018) - la priorité donnée à la voiture individuelle avec une augmentation de 30% de son trafic entre 2019 et 2030 - le manque d'intérêt de la nouvelle piste cyclable créée en bordure immédiate de la 2x2 voies et la coupant nécessairement - la dégradation du réseau cyclable existant (le long M16, piste des Argoulets) - la destruction partielle de la zone verte « Espace nature de Ribaute » mettant en péril de nombreuses espèces végétales et animales et la dégradation de l'environnement du parcours sportif <p>Ce projet présente une solution de mobilité passéiste qui tourne le dos au défi climatique et aux enjeux des prochaines décennies à l'inverse de nombreuses grandes villes françaises s'orientant vers une mobilité durable. Il risque de plus de dégrader fortement la qualité de vie des riverains en dérivant et augmentant le trafic automobile au travers de zones d'habitat dense non prévues à accueillir un tel trafic.</p> <p>Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, je pense que ce projet Jonction Est doit être entièrement repensé et ré-imaginé au vu des défis, des engagements et des paramètres actuels et futurs.</p> <p>Il doit prendre en compte les évolutions récentes de la mobilité (COVID, crise énergétique, ZFE), respecter les engagements européens (limitation du CO2) et nationaux (lois LOM et Climat & Résilience) ainsi que les développements futurs (extension ZFE, 3ème ligne métro, vélo, covoiturage, télétravail).</p> <p>Il doit proposer une mobilité future attirante et durable avec des solutions alternatives à la voiture individuelle.</p> <p>Je propose que soit étudiée la réalisation de la seule passerelle mode doux en propre associée au développement des Transports en Commun (3ème ligne de métro et renforcement du réseau lineo), au développement du réseau cyclable notamment le réseau REV et à un ensemble de mesures alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, télétravail,...).</p> <p>Je pense qu'un tel projet promouvant des solutions alternatives à la voiture individuelle doit pouvoir répondre de façon durable, efficiente et résiliente aux besoins de mobilité de l'Est Toulousain pour un investissement moindre, tout en respectant le cadre européen et national ainsi que la qualité de vie des riverains (flux voiture individuelle réduit, flux alternatifs augmentés, espaces verts Ribaute/ Limayrac et biodiversité préservés).</p>	0
Non à la jonction Est!	<p>Dépenser 80M€ alors que les rocade de Toulouse sont déjà congestionnées et que cela ne fera que développer les bouchons pas effet rebond semble d'un autre temps.</p> <p>Les transports en commun sont à la traîne à Toulouse, rames de métro lilliputiennes et non climatisées, la 3ème ligne qui prend du retard.</p> <p>Ce budget serait mieux investi dans une ligne de bus circulaire à haute fréquence sur une voie réservée de la rocade bien connectée aux autres lignes et avec des parking relais.</p>	0
Projet Dépassé qui vise à favoriser le tout voiture		
Contre ce projet	<p>Bonjour</p> <p>J'emprunte très souvent cet axe en voiture ou en transport en commun, certes la circulation n'est pas fluide aux heures de pointe mais je trouve que la réponse apportée par ce projet est mauvaise : on va détruire des zones vertes, et on ne réfléchit pas assez pour mettre en premier plan tous les modes doux et diminuer les GES. Pour moi la copie est à revoir à 100%</p>	0
Contre ce projet	<p>Couteux, inefficace, anti-écologique, pourquoi continuer à s'enfermer dans ce projet absurde ? L'attractivité du quartier a tout à y perdre. L'argent public pourrait être beaucoup mieux utilisé: des vraies voies cyclables, le RER, par exemple.</p>	0

Utilité questionable et utilité d'un autre temps	<p>La Jonction Est est basée sur des données pré-COVID et surtout sur des données qui ne prennent pas en compte les évolutions culturelles liées au réchauffement climatique. Ainsi le télétravail et l'intérêt pour l'environnement ont pris une part importante dans la vie des citoyens.</p> <p>Par ailleurs, quelques optimisations simples pourraient suffire telles que l'aménagement de l'échangeur de Lasbordes avec une liaison directe de Quint Fonsegrives vers le périphérique extérieur ou bien la liaison de l'accès Leroy-Merlin vers la Croix du Sud, que l'on pourrait coupler à une liaison directe du périphérique extérieure vers cette liaison vers la Croix du Sud...</p> <p>Par ailleurs, la jonction est amènerait une perte importante d'une zone verte vitale de l'est toulousain, au sein de la commune de Toulouse.</p>	0
Modifier les comportements	<p>Les habitants de villes telles que Copenhague, Amsterdam, ont délaissé la voiture pour privilégier le vélo et les transports en commun. Cette modification des comportements procèdent de la volonté des politiques de faciliter ces modes de déplacements en favorisant le développement de pistes cyclables et du réseau de métro et (ou) de bus dans ces villes. Cela s'est fait au détriment des voies dédiées aux voitures.</p> <p>Ce modèle doit inspirer les orientations de notre métropole dans le cadre du développement des voies routières. Le projet de Jonction Est ne s'en inspire pas. Les études de trafics conduites dans le cadre de ce projet montrent une forte augmentation, dans les années à venir, des déplacements en voiture dans les voies qui desservent l'est de la Métropole, que ce projet soit adopté ou pas. Il n'induit aucune évolution des comportements. Il est conduit au détriment du développement des pistes cyclables et des transports en commun vers la banlieue.</p>	0
Non à ce projet, oui à un projet alternatif	<p>Ce projet Jonction Est présente de graves lacunes telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'absence de cadrage par rapport aux engagements européens et nationaux - des données de part modale erronées (pour le vélo 2,74% en 2019 alors que l'observatoire de la mobilité de l'AuAT (Agence de l'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine) l'estime à 9,1% en 2018) - la priorité donnée à la voiture individuelle avec une augmentation de 30% de son trafic entre 2019 et 2030 - le manque d'intérêt de la nouvelle piste cyclable créée en bordure immédiate de la 2x2 voies et la coupant nécessairement - la dégradation du réseau cyclable existant (le long M16, piste des Argoulets) - la destruction partielle de la zone verte « Espace nature de Ribaute » mettant en péril de nombreuses espèces végétales et animales et la dégradation de l'environnement du parcours sportif <p>Ce projet présente une solution de mobilité passéiste qui tourne le dos au défi climatique et aux enjeux des prochaines décennies à l'inverse de nombreuses grandes villes françaises s'orientant vers une mobilité durable. Il risque de plus de dégrader fortement la qualité de vie des riverains en dérivant et augmentant le trafic automobile au travers de zones d'habitat dense non prévues à accueillir un tel trafic.</p> <p>Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, je pense que ce projet Jonction Est doit être entièrement repensé et ré-imaginé au vu des défis, des engagements et des paramètres actuels et futurs.</p> <p>Il doit prendre en compte les évolutions récentes de la mobilité (COVID, crise énergétique, ZFE), respecter les engagements européens (limitation du CO2) et nationaux (lois LOM et Climat & Résilience) ainsi que les développements futurs (extension ZFE, 3ème ligne métro, vélo, covoiturage, télétravail).</p> <p>Il doit proposer une mobilité future attirante et durable avec des solutions alternatives à la voiture individuelle.</p> <p>Je propose que soit étudiée la réalisation de la seule passerelle mode doux en propre associée au développement des Transports en Commun (3ème ligne de métro et renforcement du réseau lineo), au développement du réseau cyclable notamment le réseau REV et à un ensemble de mesures alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, télétravail,...).</p> <p>Je pense qu'un tel projet promouvant des solutions alternatives à la voiture individuelle doit pouvoir répondre de façon durable, efficiente et résiliente aux besoins de mobilité de l'Est Toulousain pour un investissement moindre, tout en respectant le cadre européen et national ainsi que la qualité de vie des riverains (flux voiture individuelle réduit, flux alternatifs augmentés, espaces verts</p>	0

	Ribaute/ Limayrac et biodiversité préservés).	
Contre la proposition	Les échangeurs 17 et 18 sont suffisamment rapprochés. Il est inutile d'en ajouter un, il aura pour conséquence des travaux énormes, des arbres arrachés, des espaces verts réduit à neant et évidemment la circulation ! Pollution visuelle et auditive... Cette proposition est inutile.	0

<p>Projet néfaste, inutile et hors du temps</p>	<p>Réponse à la concertation Jonction Est</p> <p>Je suis habitant du quartier de la Terrasse et je suis absolument contre ce projet Jonction Est qui va à l'encontre des besoins actuels en terme de mobilité. Il est inutile, néfaste et complètement hors du temps.</p> <p>Ce projet Jonction Est présente de graves lacunes telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'absence de cadrage par rapport aux engagements européens et nationaux - des données de part modale erronées (pour le vélo 2,74% en 2019 alors que l'observatoire de la mobilité de l'AuAT (Agence de l'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine) l'estime à 9,1% en 2018) - la priorité donnée à la voiture individuelle avec une augmentation de 30% de son trafic entre 2019 et 2030 - le manque d'intérêt de la nouvelle piste cyclable créée en bordure immédiate de la 2x2 voies et la coupant nécessairement - la dégradation du réseau cyclable existant (le long M16, piste des Argoulets) - la destruction partielle de la zone verte « Espace nature de Ribaute » mettant en péril de nombreuses espèces végétales et animales et la dégradation de l'environnement du parcours sportif <p>Ce projet présente une solution de mobilité passéiste qui tourne le dos au défi climatique et aux enjeux des prochaines décennies à l'inverse de nombreuses grandes villes françaises s'orientant vers une mobilité durable. Il risque de plus de dégrader fortement la qualité de vie des riverains en dérivant et augmentant le trafic automobile au travers de zones d'habitat dense non prévues à accueillir un tel trafic.</p> <p>Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, je pense que ce projet Jonction Est doit être entièrement repensé et ré-imaginé au vu des défis, des engagements et des paramètres actuels et futurs.</p> <p>Il doit prendre en compte les évolutions récentes de la mobilité (COVID, crise énergétique, ZFE), respecter les engagements européens (limitation du CO2) et nationaux (lois LOM et Climat & Résilience) ainsi que les développements futurs (extension ZFE, 3ème ligne métro, vélo, covoiturage, télétravail).</p> <p>Il doit proposer une mobilité future attirante et durable avec des solutions alternatives à la voiture individuelle.</p> <p>Je propose que soit étudiée la réalisation de la seule passerelle mode doux en propre associée au développement des Transports en Commun (3ème ligne de métro et renforcement du réseau lineo), au développement du réseau cyclable notamment le réseau REV et à un ensemble de mesures alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, télétravail,...).</p> <p>Je pense qu'un tel projet promouvant des solutions alternatives à la voiture individuelle doit pouvoir répondre de façon durable, efficiente et résiliente aux besoins de mobilité de l'Est Toulousain pour un investissement moindre, tout en respectant le cadre européen et national ainsi que la qualité de vie des riverains (flux voiture individuelle réduit, flux alternatifs augmentés, espaces verts Ribaute/ Limayrac et biodiversité préservés).</p>	<p>0</p>
<p>Un projet anachronique et hors de propos en 2022</p>	<p>Pourquoi mettre en place un projet aussi coûteux pour les voitures ? Cela est contradictoire avec l'investissement dans la troisième ligne de métro desservant le sud-est toulousain et avec les objectifs de réduction des gaz à effets de serre (ZFE).</p> <p>Alors que dans le centre ville et dans la communication de Toulouse métropole, l'accent est mis sur le vélo, poursuivre ce projet n'a aucun sens.</p>	<p>0</p>

Non au tout voiture	<p>Ce projet Jonction Est présente de graves lacunes telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'absence de cadrage par rapport aux engagements européens et nationaux - des données de part modale erronées (pour le vélo 2,74% en 2019 alors que l'observatoire de la mobilité de l'AuAT (Agence de l'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine) l'estime à 9,1% en 2018) - la priorité donnée à la voiture individuelle avec une augmentation de 30% de son trafic entre 2019 et 2030 - le manque d'intérêt de la nouvelle piste cyclable créée en bordure immédiate de la 2x2 voies et la coupant nécessairement - la dégradation du réseau cyclable existant (le long M16, piste des Argoulets) - la destruction partielle de la zone verte « Espace nature de Ribaute » mettant en péril de nombreuses espèces végétales et animales et la dégradation de l'environnement du parcours sportif <p>Ce projet présente une solution de mobilité passéiste qui tourne le dos au défi climatique et aux enjeux des prochaines décennies à l'inverse de nombreuses grandes villes françaises s'orientant vers une mobilité durable. Il risque de plus de dégrader fortement la qualité de vie des riverains en dérivant et augmentant le trafic automobile au travers de zones d'habitat dense non prévues à accueillir un tel trafic.</p> <p>Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, je pense que ce projet Jonction Est doit être entièrement repensé et ré-imaginé au vu des défis, des engagements et des paramètres actuels et futurs.</p> <p>Il doit prendre en compte les évolutions récentes de la mobilité (COVID, crise énergétique, ZFE), respecter les engagements européens (limitation du CO2) et nationaux (lois LOM et Climat & Résilience) ainsi que les développements futurs (extension ZFE, 3ème ligne métro, vélo, covoiturage, télétravail).</p> <p>Il doit proposer une mobilité future attirante et durable avec des solutions alternatives à la voiture individuelle.</p> <p>Je propose que soit étudiée la réalisation de la seule passerelle mode doux et propre associée au développement des Transports en Commun (3ème ligne de métro et renforcement du réseau lineo), au développement du réseau cyclable notamment le réseau REV et à un ensemble de mesures alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, télétravail,...).</p> <p>Je pense qu'un tel projet promouvant des solutions alternatives à la voiture individuelle doit pouvoir répondre de façon durable, efficiente et résiliente aux besoins de mobilité de l'Est Toulousain pour un investissement moindre, tout en respectant le cadre européen et national ainsi que la qualité de vie des riverains (flux voiture individuelle réduit, flux alternatifs augmentés, espaces verts Ribaute/ Limayrac et biodiversité préservés).</p>	0
Arrêtons l'artificialisation	<p>Un échangeur supplémentaire, de la route pour du tout voiture, développons du bus cadencé vers le centre Toulouse; voir en circulaire depuis Labège en attendant la 3e ligne</p>	0
Dégradation du réseau cyclable existant	<p>Ce projet Jonction Est doit être entièrement repensé et ré-imaginé au vu des défis, des engagements et des paramètres actuels et futurs car dans l'état actuel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la nouvelle piste cyclable créée en bordure immédiate de la 2x2 voies et la coupant nécessairement a été ignoré - la dégradation du réseau cyclable existant (le long M16, piste des Argoulets) est inacceptable - la destruction partielle de la zone verte « Espace nature de Ribaute » mettant en péril de nombreuses espèces végétales et animales et la dégradation de l'environnement du parcours sportif est également inacceptable <p>Il doit proposer une mobilité future attirante et durable avec des solutions alternatives à la voiture individuelle.</p> <p>Il doit être étudié la réalisation de la seule passerelle mode doux en propre associée au développement des Transports en Commun (3ème ligne de métro et renforcement du réseau lineo), au développement du réseau cyclable notamment le réseau REV et à un ensemble de mesures alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, télétravail,...).</p>	0

Le projet Jonction Est : Encore une dépense contre-productive et dans le sens contraire de la préservation de la planète.	<p>C'est un raisonnement datant des années 70 que de croire que rajouter du goudron va résoudre les problèmes des gens. Cet axe est un aveu de faiblesse de la gestion de l'agglomération et de ses déplacements.</p> <p>L'axe de la Saune pourrait être bien mieux exploité en préservant la nature et son environnement.</p> <p>Depuis quelques temps je pouvais me rendre au travail en vélo en prenant la boucle de la Saune depuis Aigrefeuille, si c'est pour longer une autoroute, je reprendrais ma voiture.</p> <p>Est-ce que vous réalisez qu'il va y avoir 3 sorties de périphérique sur 2,5Km, que les commerces de Quint et Saint Orens risquent de perdre de leurs clientèles.</p> <p>Ce projet est pour faciliter l'utilisation des voitures, alors qu'il faudrait faire le contraire, mettre plus de contrainte aux automobilistes.</p> <p>Concernant l'accès rapide à la clinique, un axe prioritaire partant de la sortie 17, utilisant l'avenue Jean René Lagasse et coupant sur le CR de Lasbordes serait largement suffisant.</p> <p>Cordialement</p>	0
Qualité de vie	<p>Espaces verts et biodiversité sont la priorité pour améliorer la qualité de vie. Y aura le métro C et avec plus de bus et pistes cyclables pas besoin de la jonction est. Plus simple et économique en plus.</p>	0
Pas Utile privilégier les modes doux	<p>Ce projet Jonction Est présente de graves lacunes telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'absence de cadrage par rapport aux engagements européens et nationaux - des données de part modale erronées (pour le vélo 2,74% en 2019 alors que l'observatoire de la mobilité de l'AuAT (Agence de l'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine) l'estime à 9,1% en 2018) - la priorité donnée à la voiture individuelle avec une augmentation de 30% de son trafic entre 2019 et 2030 - le manque d'intérêt de la nouvelle piste cyclable créée en bordure immédiate de la 2x2 voies et la coupant nécessairement - la dégradation du réseau cyclable existant (le long M16, piste des Argoulets) - la destruction partielle de la zone verte « Espace nature de Ribaute » mettant en péril de nombreuses espèces végétales et animales et la dégradation de l'environnement du parcours sportif <p>Ce projet présente une solution de mobilité passéiste qui tourne le dos au défi climatique et aux enjeux des prochaines décennies à l'inverse de nombreuses grandes villes françaises s'orientant vers une mobilité durable. Il risque de plus de dégrader fortement la qualité de vie des riverains en dérivant et augmentant le trafic automobile au travers de zones d'habitat dense non prévues à accueillir un tel trafic.</p> <p>Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, je pense que ce projet Jonction Est doit être entièrement repensé et ré-imaginé au vu des défis, des engagements et des paramètres actuels et futurs.</p> <p>Il doit prendre en compte les évolutions récentes de la mobilité (COVID, crise énergétique, ZFE), respecter les engagements européens (limitation du CO2) et nationaux (lois LOM et Climat & Résilience) ainsi que les développements futurs (extension ZFE, 3ème ligne métro, vélo, covoiturage, télétravail).</p> <p>Il doit proposer une mobilité future attirante et durable avec des solutions alternatives à la voiture individuelle.</p> <p>Je propose que soit étudiée la réalisation de la seule passerelle mode doux en propre associée au développement des Transports en Commun (3ème ligne de métro et renforcement du réseau lineo), au développement du réseau cyclable notamment le réseau REV et à un ensemble de mesures alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, télétravail,...).</p> <p>Je pense qu'un tel projet promouvant des solutions alternatives à la voiture individuelle doit pouvoir répondre de façon durable, efficiente et résiliente aux besoins de mobilité de l'Est Toulousain pour un investissement moindre, tout en respectant le cadre européen et national ainsi que la qualité de vie des riverains (flux voiture individuelle réduit, flux alternatifs augmentés, espaces verts Ribaute/ Limayrac et biodiversité préservés).</p>	0

<p>Ce n'est pas la bonne réponse à apporter au problème</p>	<p>Ce projet Jonction Est présente de graves lacunes telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'absence de cadrage par rapport aux engagements européens et nationaux - des données de part modale erronées (pour le vélo 2,74% en 2019 alors que l'observatoire de la mobilité de l'AuAT (Agence de l'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine) l'estime à 9,1% en 2018) - la priorité donnée à la voiture individuelle avec une augmentation de 30% de son trafic entre 2019 et 2030 - le manque d'intérêt de la nouvelle piste cyclable créée en bordure immédiate de la 2x2 voies et la coupant nécessairement - la dégradation du réseau cyclable existant (le long M16, piste des Argoulets) - la destruction partielle de la zone verte « Espace nature de Ribaute » mettant en péril de nombreuses espèces végétales et animales et la dégradation de l'environnement du parcours sportif <p>Ce projet présente une solution de mobilité passéiste qui tourne le dos au défi climatique et aux enjeux des prochaines décennies à l'inverse de nombreuses grandes villes françaises s'orientant vers une mobilité durable. Il risque de plus de dégrader fortement la qualité de vie des riverains en dérivant et augmentant le trafic automobile au travers de zones d'habitat dense non prévues à accueillir un tel trafic.</p> <p>Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, je pense que ce projet Jonction Est doit être entièrement repensé et ré-imaginé au vu des défis, des engagements et des paramètres actuels et futurs.</p> <p>Il doit prendre en compte les évolutions récentes de la mobilité (COVID, crise énergétique, ZFE), respecter les engagements européens (limitation du CO2) et nationaux (lois LOM et Climat & Résilience) ainsi que les développements futurs (extension ZFE, 3ème ligne métro, vélo, covoiturage, télétravail).</p> <p>Il doit proposer une mobilité future attirante et durable avec des solutions alternatives à la voiture individuelle.</p> <p>Je propose que soit étudiée la réalisation de la seule passerelle mode doux en propre associée au développement des Transports en Commun (3ème ligne de métro et renforcement du réseau lineo), au développement du réseau cyclable notamment le réseau REV et à un ensemble de mesures alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, télétravail,...).</p> <p>Je pense qu'un tel projet promouvant des solutions alternatives à la voiture individuelle doit pouvoir répondre de façon durable, efficiente et résiliente aux besoins de mobilité de l'Est Toulousain pour un investissement moindre, tout en respectant le cadre européen et national ainsi que la qualité de vie des riverains (flux voiture individuelle réduit, flux alternatifs augmentés, espaces verts Ribaute/ Limayrac et biodiversité préservés).</p>	<p>0</p>
<p>Creusons encore !</p>	<p>Depuis 20 ans on alerte les autorités et qui veut l'entendre qu'il faut végétaliser les espaces, arrêter de bétonner, privilégier les transports en commun ou le vélo. Comment est-ce possible de proposer aujourd'hui un projet de la sorte ? Après l'été que l'on vient d'avoir... On se demande si c'est une caméra cachée... NON NON NON et NON.</p>	<p>0</p>
<p>Non à la jonction Est pensée pour les voitures</p>	<p>Il est constaté depuis les années 30 qu'ajouter des voies de circulation / noeuds de connexion ne fait qu'aggraver le problème de congestion. Voir « trafic induit » sur Wikipedia.</p> <p>Là, nous sommes face à un projet qui va ajouter des voies débouchants sur des routes qui ne permettront pas d'aider de quelque façon que ce soit, puisque tortueuses et résidentielles, pas pensées pour délester le trafic.</p> <p>Ce projet de jonction conçu pour les voitures n'a strictement aucun sens en l'état. Oui à une jonction permettant des trajets en vélo sécurisés et respectant la zone de ribaute. Le budget prévisionnel permet certainement de financer une passerelle pour cyclistes et piétons.</p> <p>Ce projet est a contresens complet de la direction que notre société doit prendre, il est encore temps d'en faire quelque chose de vertueux.</p>	<p>0</p>

Habitant du quartier de l'Ormeau à Toulouse, je connais les difficultés de circulation du sud-est de Toulouse et des communes limitrophes, singulièrement les encombrements routiers que connaissent, certains jours en heures de pointe, les deux échangeurs de Lasbordes et de Montaudran ainsi que les principaux axes de circulation de ce territoire. Ces difficultés appellent évidemment solutions mais il est clair qu'en dépit des ambitions affichées, la « jonction Est » n'en est certainement pas une.

A la lecture du dossier de concertation, on constate en effet que contrairement à ce que pourrait laisser penser une habile utilisation des valeurs relatives et des couleurs, la réalisation de ce projet ne se traduira par aucune amélioration significative de nos conditions de déplacement. Sur la quasi-totalité des axes, le trafic, jonction Est réalisée, sera en 2030 supérieur à ce qu'il était en 2019 et les temps de trajet se dégraderont. Selon les données du dossier de concertation, on mettra par exemple 6 minutes de plus pour aller le matin de Fonsegrives à la rocade sud ou encore 4 minutes de plus pour aller de l'A620 à Saint-Orens le soir (1).

Certes me dira-t-on, mais ce sera mieux que si c'était pire. Cela reste à voir. Il ne faut pas négliger en effet une donnée essentielle du problème : la rocade.

De fait, comme le mettait en exergue Toulouse Métropole dans le Pacte Urbain Marcaissonne-Malepère-Saune (2), la fluidité du réseau de ce territoire « dépend de la saturation de la rocade. En heure de pointe, les équilibres sont précaires et au moindre incident sur la rocade, des ralentissements sont à prévoir sur le réseau à proximité ». Or, les incidents, quelle qu'en soit la cause, sont nombreux. Sur ce point, l'Autorité de Régulation des Transports nous apprenait d'ailleurs dès 2017 que, selon le dossier relatif à la « jonction Est » présenté par la société ASF, « la création de ce nouveau diffuseur conduirait à accroître la congestion de la rocade » (3). Que faut-il en conclure ? Serait-il possible qu'on envisage d'investir 80 millions d'euros, voire plus, dans des infrastructures qui ne feraient qu'aggraver le problème qu'elles sont censées résoudre ?

En toute hypothèse, la facture est lourde pour un équipement qui, au mieux, ne fera que ralentir très légèrement la dégradation de la circulation automobile sur son territoire d'influence et retarder d'autant la construction de solutions pour une mobilité soutenable.

Quand on considère de surcroît que la réalisation de la « jonction Est » provoquerait la destruction et l'artificialisation de 20 hectares d'espaces naturels et agricoles, porterait atteinte à la biodiversité de cette zone et à des continuités écologiques majeures pour la métropole (4), renforcerait la pollution atmosphérique de même que les nuisances sonores à proximité et dégraderait une zone et des voies vertes très utilisées et appréciées par la population, la cause est entendue.

De tout point de vue, le projet de « jonction Est » est une aberration et doit être abandonné. Toulouse-Métropole a sans doute bien mieux à faire, à commencer par la facilitation-sécurisation des modes de déplacement actifs et le développement de l'offre de transports collectifs. Mais plus fondamentalement, c'est bien à la définition et à la mise en œuvre d'un urbanisme de la proximité et de la mobilité douce qu'il faut désormais travailler.

(1) En fait, sur les 27 itinéraires pris en exemples dans le dossier de concertation, 4 seulement bénéficieraient de temps de trajet légèrement améliorés (de 30 secondes à 1 minute 30s), 5 seraient sans changement et 18 souffriraient de dégradation (de 30 secondes à 7 minutes 30 secondes).

(2) Pacte Urbain - Périmètre de cohérence urbanisme-mobilité Secteur Marcaissonne - Malepère - Saune – page 40 - Toulouse Métropole - Mai 2018.

(3) Cf. ARAFER - Avis n° 2017-051 du 14 juin 2017 – page 9/30.

(4) Celles de l'Hers et de la Saune notamment.

Un projet inutile et destructeur qui ignore toute nécessité de transition

0

Bienvenue dans les années 80	Je ne vais pas répéter les non sens qui s'accumulent sur ce projet... Simplement dire que chaque euro investi dans une route encourage les déplacements en voiture. Avec le même budget on fait des dizaines de kilomètres de pistes cyclables. Alors amis décideurs vous avez le choix : rester dans les années 80 et continuer à de croire que de nouvelles routes vont réduire les bouchons, ou changer de siècle, ouvrir enfin les yeux sur la situation de notre pauvre planète, et tracer un chemin vers un monde durable. La voiture individuelle, même électrique, ne fait pas partie de ce chemin. Laissons la aux habitants des campagnes qui n'ont pas le choix. Dans une grande métropole comme la nôtre c'est un autre modèle qu'il faut créer, basé sur les transports en commun et les modes doux. Le courage politique c'est aussi faire des choix en regardant loin. Un tel projet me rend triste et pessimiste pour notre avenir et celui de nos enfants.	0
Une aberration écologique	Supprimer de la nature pour construire une route, quel indignité, la mairie devrait avoir honte, surtout après l'été que l'on vient de passer. Construisons une piste cyclable à la rigueur et un pont accessible uniquement aux vélos et piétons. Encourageons la mobilité verte !	0
Contre ce projet absurde	Je rejoins de nombreux autres avis: arrêtons de laisser toute la place aux voitures dans cette grande métropole. Nombreuses sont les alternatives nous avons cette chance !	0
Jonction EST pour les transports doux et cyclables, contre les voitures	<p>La seule bonne raison de cette jonction EST est de permettre aux bus et au vélos de relier la région sud-est à Toulouse. Comme le pont au dessus de la rocade qui relie le Cnes au B612.</p> <p>L'utiliser pour les voitures est une aberration totale.</p> <p>Ce projet doit être sans voiture. Le quartier Malepère et les villes proches comme Saint-Orens et Fonsegrives en profiteront. Dans le cas où il s'agirait de voies pour les voitures, la saturation des routes périphériques dans ces 2 villes serait une véritable catastrophe. En témoigne déjà l'amoncellement des voitures garées le long de la clinique en mode "sauvage".</p> <p>Le fait que la clinique Croix du Sud finance en partie le projet ne doit pas pousser à accepter sans critique, constructive, de surcroit.</p> <p>Les pistes cyclables sont les parents pauvres de l'aménagement du territoire toulousain et proche banlieue (Toulouse Metropole). Pour préparer les projets trop lointains des REVs, un accès en étoile autour de Toulouse doit être mis en place pour que les transports en vélo soient enfin facilités.</p> <p>Laurent</p>	0
Avis Défavorable	<p>Je ne suis pas favorable à ce projet, tout simplement. Il coûte beaucoup trop cher et surtout ne résout rien. Vu les problèmes de congestion chroniques sur Toulouse, seule la diminution du trafic de véhicules peut constituer une solution. Et clairement ce projet fait tout l'inverse.</p> <p>Bref, c'est un NON sans la moindre hésitation. Et ces 80m€ seront bien plus utiles sur les modes actifs ou transports en commun.</p> <p>Merci de votre lecture</p>	0
Respirons un peu	<p>Créer cette jonction est un non sens</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour l'écologie , Toulouse manque cruellement d'arbres <p>Nous en avons fait suffisamment les frais cet été de canicule cela devrait nous servir de leçon et nous OBLIGER à reboiser .</p> <p>Nous avons un "petit "espace pour respirer RIEN ne devrait le réduire à néant.</p> <ul style="list-style-type: none"> -Pour la pollution : on ajoute du goudron et autres composants que l'on devrait au contraire essayer de limiter. -Pour le coût à payer qui est incroyable et cela sans compter une probable réévaluation induite par la hausse des coûts des matériaux. Il serait préférable d'allouer cette somme à d'autres constructions comme par exemple celles de pistes cyclables? 	0

<p>Non à la jonction Est</p>	<p>Arrêtons ces projets coûteux qui amènent toujours plus de voitures dans une ville déjà très polluée. Arrêtons d'artificialiser les sols, de détruire la biodiversité. Avec cet argent, il serait plus pertinent de financer des pistes cyclables, des transports en commun efficaces, des écrins de verdure rafraîchissants.</p>	<p>0</p>
<p>Qui va y trouver son compte?</p>	<p>J'adhère à nombre de propositions exposées par d'autres citoyens dans cette consultation: les citoyens qui s'expriment alertent sur l'anachronisme de ce type de projets, sur les impacts locaux et globaux, sur des décisions prises à partir de schémas dépassés qui ne voient pas les évolutions sociétales en cours .</p> <p>Je ne vais donc pas reprendre ici des arguments déjà très bien développés par d'autres. Je me pose simplement la question de l'intérêt collectif de cette jonction est. *** Qui va voir son bien-être amélioré?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les habitants des quartiers coté toulousain de la Rocade? => Visiblement non vu ce qu'ils expriment ici, et tout le monde à compris le lot de nuisances apporté par un flux de véhicules augmenté. - Les habitants des zones proches coté extérieur de la Rocade? => Les estimations données sur les gains de temps de parcours sont tellement dérisoires qu'il serait indécent d'appeler ça du bien-être - Les entreprises de la zone de la Plaine? => Quiconque a pris la peine d'arpenter la zone en question a compris que ce n'est pas la desserte routière qui pose problème. La spéculation sur l'immobilier de bureau nous offre le spectacle désolant de bâtiments au mieux vides, au pire à l'état de ruines. Le bien-être consisterait à utiliser ces espaces pour le bien commun plutôt que pour les intérêts privés aberrants (à qui peut bien bénéficier un bâtiment entièrement vide?) - Les habitants du centre toulousain? => Il n'y a pas d'artère pénétrante vers la ville qui leur ferait gagner du temps pour accéder au centre depuis ce nouvel échangeur. Les villes qui ont compris les enjeux climatiques d'aujourd'hui favorisent tous les modes alternatifs et ne rajoutent surtout pas d'infrastructures routières inutiles qui poussent à l'utilisation de la voiture. - Les utilisateurs de vélo des environs, vélotafeurs ou pratiquant pour le loisir? => Oui, la plupart souhaiteraient augmenter leur rayon d'action pour rejoindre l'axe de l'Hers ou gagner du temps sur un trajet domicile-travail. Pour cela, nul besoin d'un échangeur où ils côtoieront 14 voies routières. Une simple passerelle ou un tunnel répondront amplement à leurs attentes sans nécessiter 80 M€ d'investissement inutile. <p>En complément, je me permet d'utiliser la couverture du livre de Jancovici/Blain "Un Monde sans fin" (c) Dargaud) pour illustrer l'aberration des choix d'artificialisation à l'excès.</p>	<p>1</p>

<p>Un non sens écologique face à l'urgence climatique</p>	<p>En 2022, ce projet de la Jonction Est est à nouveau présenté (il l'a déjà été en 2016) sans aucune autre alternative, alors que le Plan de Déplacement Urbain de Toulouse Métropole a été annulé en 2021 car le rapport d'évaluation environnementale ne comportait pas de solutions de substitution raisonnables au plan présenté, Il envoie un très mauvais signal : il donne l'illusion que l'on peut continuer à privilégier les transports en voiture individuelle sans remettre en cause ses habitudes face à l'urgence climatique. Dans le secteur Est, la moitié des déplacements en voiture font moins de 5 km, et pourraient être assurés en privilégiant les modes actifs, à condition de les sécuriser. Mais l'INSEE constate que sur les trajets de moins de 5 km, le vélo est deux fois moins utilisé en couronne des grandes villes, où le maillage des aménagements cyclables et des sites propres pour les bus est bien moins dense et efficace que dans les centres. Rappelons l'impact des déplacements représentant 31 % de nos émissions carbone.</p> <p>Avec le développement conséquent de l'urbanisation, les projections de trafic automobile en 2030 annoncent une augmentation de 31 % par rapport à 2019 dans le secteur Est. Comme toute voie nouvelle, ce projet contribuera à engendrer un trafic indirect plus général dans tout l'Est toulousain. De plus en juin 2017, l'Autorité de régulation des Transports (ARAFER) concluait que « la création de ce nouveau diffuseur conduirait à accroître la congestion de la rocade est et donc à dégrader les conditions de circulation des usagers de l'autoroute ». Le nouveau PLUiH de Toulouse Métropole, qui a été également annulé, devra selon la note d'enjeux des services de l'État de 2022 structurer la ville pour que « L'usage de la voiture individuelle » devienne « une alternative et non plus le mode de transport privilégié ».</p> <p>Si le projet de Jonction Est engendre la destruction d'espaces naturels et agricoles, de zones humides et boisées, ce qui serait incohérent avec l'objectif national de zéro artificialisation nette des sols pour tout projet urbain (loi Climat et résilience n° 2021-1104), il contribue également à fragmenter les zones naturelles du secteur, rendant difficile le déplacement des espèces présentes. Le budget réservé à la Jonction Est pourrait être investi avantageusement dans le sens du développement des transports en commun et des modes doux, afin notamment de réduire notre impact carbone.</p>	<p>0</p>
<p>Un projet bien inutile et très coûteux</p>	<p>"améliorer les conditions d'accès à l'agglomération" ? ben non, les 2 points noirs du secteur resteront les feux de l'avenue de Castres et de l'avenue de Revel, qui sont les 2 seuls points d'entrée vers le cœur de la ville.</p> <p>Avec le budget prévu pour ce projet vous ne voudriez pas plutôt faire des vrais aménagements pour les vélos au niveau de ces 2 points noirs ? (je n'ai toujours pas compris, à vélo, comment on passe la zone sous le pont du périphérique côté route de Revel sans se faire écraser). Vous auriez même du rab pour faire plein d'autres aménagements pour vélo (et je ne parle pas de juste dessiner des vélos au sol à contre sens dans des voies uniques pour faire exploser les compteurs du nombre de km de pistes cyclables de la métropole). Et ainsi vous encouragerez plus de gens à prendre le vélo, avec bien plus d'effet sur la circulation que ce projet incompréhensible.</p>	<p>0</p>

Habitante de Toulouse, je suis sidérée d'apprendre que le projet de la Jonction Est revienne aux goûts du jour ! Maintenant ! Après l'été que nous venons de passer !

Enseignante dans un collège toulousain, je n'ai pas pu préparer autant que je le souhaitais mes élèves de 3ème à l'épreuve du brevet car nous avons dû fermer l'établissement certains après-midi de juin : chaleur insoutenable dans les salles de classe. Dans ce contexte, mes élèves de 6ème m'ont demandé pour quelle raison nous n'avions pas un système de climatisation dans notre établissement. J'ai profité de leur question pour leur parler de l'effet boule de neige : « plus il y aura de climatisations installées et plus l'air ambiant extérieur se réchauffera ; vous ne me croyez pas ? positionnez-vous à côté d'un bloc extérieur de climatisation et constatez par vous-même. ».

Notre ville est trop chaude et de plus en plus souvent trop polluée et nous savons tous parfaitement que les voitures sont largement responsables de cet état de fait. Comme je l'ai fait en juin, demain je pourrai expliquer à mes élèves de 6ème que plus on facilite l'entrée des voitures polluantes dans le centre-ville, plus il est difficile de se reconvertir vers un mode de déplacement doux souvent plus contraignant (ou du moins fatiguant) et plus leur environnement sera pollué. Comment peut-on encore penser suivant ce modèle destructeur quand on sait que nos enfants paient d'ores et déjà lourdement les quelques degrés supplémentaires pris par notre planète ?

Nous ne pouvons plus faire l'autruche : nous devons imaginer un nouveau monde.

L'Éducation Nationale nous enjoint de penser autrement, de préparer nos élèves à construire un autre avenir. Mais aujourd'hui, à travers ce projet, les élus métropolitains et l'état, en acceptant de le financer, font preuve d'une grande hypocrisie !

On nous dit que la Jonction Est doit nous permettre de nous rendre plus facilement à la clinique La croix du Sud : remplaçons cet échangeur par un parking à l'entrée de la ville et des navettes. Il est fort probable que Mme l'ex Mairesse de Saint Orens défende avec tant de ferveur ce projet dans l'espoir de « sauver » son centre commercial : l'abondance n'étant plus à l'ordre du jour, n'est-ce pas le moment de changer de modèle économique ?

On nous dit que la jonction Est doit délester l'avenue de Castres (qui compte pourtant une baisse de fréquentation de véhicules ces dernières années) et la route de Revel... bien que la question ait été posée à plusieurs reprises, je n'ai toujours pas compris où les véhicules passeront une fois sortis de la rocade côté centre-ville... Où sont les études à ce sujet ? Quel est le plan de déplacement prévu ? Pourquoi toutes les réponses restent floues ? Pourquoi ai-je une désagréable impression de bricolage ?

Mr Le Maire de Balma défend ce projet de jonction Est avec énergie : ce doit être parce que ce gigantesque bloc de béton ne jouxtera pas les habitations de sa commune... Mr Le Maire a tout à fait raison de garder le métro et le bus en site propre pour ses concitoyens ! Quel dommage que la mairie de Toulouse ne soit pas aussi bienveillante pour nous !

J'entends en réunion publique « qu'il est connu que ce n'est pas parce qu'on ajoute un bus ou construit une piste cyclable, que les gens abandonnent leur voiture au profit d'un mode doux ». Cher élu, nous ne devons pas vivre dans le même monde car personnellement je vois de plus en plus de gens modifier leur mode de déplacement (j'ai moi-même changé mes habitudes en me rendant à présent régulièrement à vélo dans mon établissement situé à 10 kilomètres de mon domicile) ... et fort heureusement ! Par ailleurs, plus l'offre de déplacement doux sera riche et plus les nouveaux arrivants se les approprieront. À contrario, moins il y aura de place pour la voiture en ville et plus les nouveaux arrivants

Enterrer ce projet pour tenter d'offrir un avenir à nos enfants.

0

	<p>seront contraints de chercher un autre mode de déplacement.</p> <p>Par ailleurs, comment peut-on imaginer détruire autant d'espaces verts, poumon de Toulouse, pour permettre à des automobilistes de gagner, au plus, 3 minutes sur leur temps de trajet (chiffre lu dans le dossier de concertation) ? Comment ose-t-on proposer cet avenir à nos enfants ?</p> <p>On nous dit qu'une voiture pollue moins quand elle roule que lorsqu'elle se trouve dans un embouteillage. Je vous prie d'excuser mon pragmatisme, mais une voiture pollue moins quand elle est totalement arrêtée et remplacée par un bus, un vélo ou un transport alternatif !</p> <p>Ce projet de jonction Est n'offre aucune alternative à notre planète, aucun avenir à nos enfants : un coup exorbitant pour toujours plus de voitures, de pollution sonore et visuelle, de pollution de l'air et moins de nature.</p> <p>Soyons ambitieux pour nos enfants !</p>	
<p>UN projet qui ne répond plus aux besoins !</p>	<p>Ce projet Jonction Est présente de graves lacunes telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'absence de cadrage par rapport aux engagements européens et nationaux - des données de part modale erronées (pour le vélo 2,74% en 2019 alors que l'observatoire de la mobilité de l'AuAT (Agence de l'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine) l'estime à 9,1% en 2018) - la priorité donnée à la voiture individuelle avec une augmentation de 30% de son trafic entre 2019 et 2030 - le manque d'intérêt de la nouvelle piste cyclable créée en bordure immédiate de la 2x2 voies et la coupant nécessairement - la dégradation du réseau cyclable existant (le long M16, piste des Argoulets) - la destruction partielle de la zone verte « Espace nature de Ribaute » mettant en péril de nombreuses espèces végétales et animales et la dégradation de l'environnement du parcours sportif <p>Ce projet présente une solution de mobilité passéiste qui tourne le dos au défi climatique et aux enjeux des prochaines décennies à l'inverse de nombreuses grandes villes françaises s'orientant vers une mobilité durable. Il risque de plus de dégrader fortement la qualité de vie des riverains en dérivant et augmentant le trafic automobile au travers de zones d'habitat dense non prévues à accueillir un tel trafic.</p> <p>Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, je pense que ce projet Jonction Est doit être entièrement repensé et ré-imaginé au vu des défis, des engagements et des paramètres actuels et futurs.</p> <p>Il doit prendre en compte les évolutions récentes de la mobilité (COVID, crise énergétique, ZFE), respecter les engagements européens (limitation du CO2) et nationaux (lois LOM et Climat & Résilience) ainsi que les développements futurs (extension ZFE, 3ème ligne métro, vélo, covoiturage, télétravail).</p> <p>Il doit proposer une mobilité future attirante et durable avec des solutions alternatives à la voiture individuelle.</p> <p>Je propose que soit étudiée la réalisation de la seule passerelle mode doux en propre associée au développement des Transports en Commun (3ème ligne de métro et renforcement du réseau lineo), au développement du réseau cyclable notamment le réseau REV et à un ensemble de mesures alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, télétravail,...).</p> <p>Je pense qu'un tel projet promouvant des solutions alternatives à la voiture individuelle doit pouvoir répondre de façon durable, efficiente et résiliente aux besoins de mobilité de l'Est Toulousain pour un investissement moindre, tout en respectant le cadre européen et national ainsi que la qualité de vie des riverains (flux voiture individuelle réduit, flux alternatifs augmentés, espaces verts Ribaute/ Limayrac et biodiversité préservés).</p>	<p>0</p>
<p>Contre : Un projet dépassé</p>	<p>C'est un projet d'un autre siècle ... on vient ajouter du trafic sur des zones engorgées.</p> <p>Dans le même temps il n'existe toujours pas de ligne de bus entre le centre de Quint et le Lycée de St Orens où vont les enfants de la commune (1h de trajet</p>	<p>0</p>

	<p>avec les correspondances pour 10km, ce qui les rend dépendants du ramassage scolaire) ni de bus direct entre le centre de Quint et la zone de Labège ou Montaudran.</p>	
<p>Priorité aux modes doux</p>	<p>Ce projet Jonction Est présente de graves lacunes telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'absence de cadrage par rapport aux engagements européens et nationaux - des données de part modale erronées (pour le vélo 2,74% en 2019 alors que l'observatoire de la mobilité de l'AuAT (Agence de l'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine) l'estime à 9,1% en 2018) - la priorité donnée à la voiture individuelle avec une augmentation de 30% de son trafic entre 2019 et 2030 avec les coûts environnementaux associés - le manque d'intérêt de la nouvelle piste cyclable créée en bordure immédiate de la 2x2 voies et la coupant nécessairement - la dégradation du réseau cyclable existant (le long M16, piste des Argoulets) - la destruction partielle de la zone verte « Espace nature de Ribaute » mettant en péril de nombreuses espèces végétales et animales et la dégradation de l'environnement du parcours sportif et du lieu de promenade <p>Ce projet présente une solution de mobilité passéiste qui tourne le dos au défi climatique et aux enjeux des prochaines décennies à l'inverse de nombreuses grandes villes françaises s'orientant vers une mobilité durable. Il risque de plus de dégrader fortement la qualité de vie des riverains en dérivant et augmentant le trafic automobile au travers de zones d'habitat dense non prévues à accueillir un tel trafic.</p> <p>Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, je pense que ce projet Jonction Est doit être entièrement repensé et ré-imaginé au vu des défis, des engagements et des paramètres actuels et futurs.</p> <p>Il doit prendre en compte les évolutions récentes de la mobilité (COVID, crise énergétique, ZFE), respecter les engagements européens (limitation du CO2) et nationaux (lois LOM et Climat & Résilience) ainsi que les développements futurs (extension ZFE, 3ème ligne métro, vélo, covoiturage, télétravail).</p> <p>Il doit proposer une mobilité future attirante et durable avec des solutions alternatives à la voiture individuelle. C'est ainsi que la métropole pourra encourager les modes doux et permettre une croissance encore plus forte de leur part modale.</p> <p>Je propose que soit étudiée la réalisation de la seule passerelle mode doux en propre associée au développement des Transports en Commun (3ème ligne de métro et renforcement du réseau lineo), au développement du réseau cyclable notamment le réseau REV et les réseaux secondaires associés et à un ensemble de mesures alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, télétravail,...).</p> <p>Je pense qu'un tel projet promouvant des solutions alternatives à la voiture individuelle doit pouvoir répondre de façon durable, efficiente et résiliente aux besoins de mobilité de l'Est Toulousain pour un investissement moindre (le restant pouvant être alloué au réseau REV pour le finaliser au plus vite), tout en respectant le cadre européen et national ainsi que la qualité de vie des riverains (flux voiture individuelle réduit, flux alternatifs augmentés, espaces verts Ribaute/ Limayrac et biodiversité préservés).</p>	<p>0</p>

<p>Projet contre l'intérêt national</p>	<p>D'après le dossier de concertation, « A l'horizon 2030 ce sont plus de 116 000 habitants qui sont attendus sur cette zone » Le parc automobile français, c'est 40 millions de véhicules pour 66 millions de français ... soit 6 voitures pour 10 habitants ... (on retrouve la part modale voiture de 60% de l'EMD 2013 citée dans le dossier). 60% de 116.000 = 70.000 véhicules Cette jonction EST contribuera à entretenir ce taux de possession de voitures individuelles et/ou cette part modale. Il encouragera donc la circulation de 70.000 véhicules. Puisque la Métropole semble trouver bon de distribuer de l'argent public pour que les particuliers s'équipent de véhicules électriques individuels (jusqu'à 5000€/véhicule), faisons l'exercice d'estimer la consommation électrique induite par une flotte « idéale » à 100% électrique? Considérons une batterie de véhicule électrique d'environ 50kwh (300kms ou une semaine d'autonomie à hypothèse 15000 kms/an). A raison d'une recharge par semaine, cette flotte de 70.000 véhicules consommerait 70.000*50Kwh = 3.5Gwh chaque semaine. Le facteur de charge d'un réacteur nucléaire était (avant incidents exceptionnels 2022) de 70%. Cela signifie qu'en 100% électrique, sur une période d'une semaine, les déplacements d'un sixième (116000/750000) des habitants de la Métropole (=d' 1/60e des habitants d'occitanie) cumulés sur une semaine nécessiteraient la mobilisation d'un réacteur de central nucléaire pendant 3.5/0.7=5 heures ... voire même probablement davantage étant donné les pertes sur le réseau électrique. Traduit en éoliennes (100 fois moins puissant et facteur de charge 3 fois moindre), il faudrait donc installer une petite 10aine d'éoliennes qui serait consacrée à 100% à cette consommation. Nucléaire ou ENR ... peu importe ... dans le contexte énergétique actuel ... peut-on vraiment, pour des déplacements de quelques kilomètres (qui devraient pouvoir s'effectuer autrement qu'avec un véhicule individuel d'1.5T), se payer ce luxe? Alors qu'Elisabeth Borne et Bruno Lemaire prouvent la sobriété énergétique, ce projet inciterait, par son trafic supplémentaire induit, une augmentation de la demande d'énergie (qu'elle soit d'origine électrique ou fossile) ... l'exact contraire de la sobriété, donc. Agissant contre l'intérêt national exprimé par la 1ère ministre, seuls des ignorants ou des traîtres peuvent prendre la décision de nous engager dans un tel gaspillage énergétique. La seule façon de rendre service à la nation, c'est de s'engager dans une politique qui induira une diminution de la demande d'énergie, c'est de faire en sorte que ces 70.000 véhicules individuels deviennent 60, 50, 40.000, c'est d'investir l'argent public dans d'autres projets que de nouveaux aménagements routiers.</p> <p>Lambert MEILHAC</p>	<p>0</p>
<p>Avis de l'AUTATE contre le projet de la jonction Est</p>	<p>En conclusion, le projet ne propose pas d'augmentation de service des transports en commun dans la zone péri-urbaine, alors qu'elle est nécessaire étant donné l'augmentation significative de population et les forts pourcentages d'usage de la voiture individuelle. Les transports en TER (une ligne SNCF est actuellement existante) et le covoiturage ne sont pas évalués. La solution routière est la seule solution modélisée avec 3 variantes ; nous considérons donc l'étude comme incomplète. Nous demandons la modélisation des variantes en utilisant le TER, en augmentant les spots de covoiturage, et en augmentant la fréquence des bus dans la zone-périurbaine: ces nouvelles modélisations seront à comparer aux modélisations déjà effectuées. Les arguments détaillés dans le fichier joint.</p>	<p>2</p>

<p>Ce projet Jonction Est présente de graves lacunes</p>	<p>Ce projet Jonction Est présente de graves lacunes telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'absence de cadrage par rapport aux engagements européens et nationaux - des données de part modale erronées (pour le vélo 2,74% en 2019 alors que l'observatoire de la mobilité de l'AuAT (Agence de l'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine) l'estime à 9,1% en 2018) - la priorité donnée à la voiture individuelle avec une augmentation de 30% de son trafic entre 2019 et 2030 - le manque d'intérêt de la nouvelle piste cyclable créée en bordure immédiate de la 2x2 voies et la coupant nécessairement - la dégradation du réseau cyclable existant (le long M16, piste des Argoulets) - la destruction partielle de la zone verte « Espace nature de Ribaute » mettant en péril de nombreuses espèces végétales et animales et la dégradation de l'environnement du parcours sportif <p>Ce projet présente une solution de mobilité passéiste qui tourne le dos au défi climatique et aux enjeux des prochaines décennies à l'inverse de nombreuses grandes villes françaises s'orientant vers une mobilité durable. Il risque de plus de dégrader fortement la qualité de vie des riverains en dérivant et augmentant le trafic automobile au travers de zones d'habitat dense non prévues à accueillir un tel trafic.</p> <p>Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, je pense que ce projet Jonction Est doit être entièrement repensé et ré-imaginé au vu des défis, des engagements et des paramètres actuels et futurs.</p> <p>Il doit prendre en compte les évolutions récentes de la mobilité (COVID, crise énergétique, ZFE), respecter les engagements européens (limitation du CO2) et nationaux (lois LOM et Climat & Résilience) ainsi que les développements futurs (extension ZFE, 3ème ligne métro, vélo, covoiturage, télétravail).</p> <p>Il doit proposer une mobilité future attirante et durable avec des solutions alternatives à la voiture individuelle.</p> <p>Je propose que soit étudiée la réalisation de la seule passerelle mode doux en propre associée au développement des Transports en Commun (3ème ligne de métro et renforcement du réseau lineo), au développement du réseau cyclable notamment le réseau REV et à un ensemble de mesures alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, télétravail,...).</p> <p>Je pense qu'un tel projet promouvant des solutions alternatives à la voiture individuelle doit pouvoir répondre de façon durable, efficiente et résiliente aux besoins de mobilité de l'Est Toulousain pour un investissement moindre, tout en respectant le cadre européen et national ainsi que la qualité de vie des riverains (flux voiture individuelle réduit, flux alternatifs augmentés, espaces verts Ribaute/ Limayrac et biodiversité préservés).</p>	<p>0</p>
<p>Investissez plutôt sur les moyens de mobilité douce et les transports en commun</p>	<p>Investir de telles sommes aujourd'hui dans un projet favorisant l'utilisation des véhicules dépendants des énergies fossiles est tout simplement une aberration, à croire que les personnes proposant ce projet ne sont pas au courant de l'actualité des 10 dernières années ... Ce n'est pas en facilitant la vie aux conducteurs de voitures que vous allez les motiver à prendre le vélo ou les transports en commun ...</p> <p>Je propose de plutôt investir cet argent dans un réseau pratique, sécurisé et efficace permettant aux personnes se déplaçant avec un moyen de mobilité douce d'aller de leur domicile aux écoles, aux commerces, aux zones d'activités, etc.</p> <p>Avec un vrai réseau pour moyen de mobilité douce, la plupart des conducteurs bloqués dans les bouchons et effectuant des trajets de moins de 5-10km envisageront rapidement de passer à un moyen de mobilité douce. Surtout lorsqu'ils verront leurs amis, voisins, collègues arriver plus rapidement qu'eux, en forme et surtout à moindre frais.</p> <p>Un tel projet fluidifierait grandement le trafic dans cette zone de Toulouse, tout en pariant sur un avenir bien meilleur avec une ville de Toulouse plus verte, moins polluée, moins bruyante, etc.</p>	<p>0</p>
<p>Projet contre productif</p>	<p>Très couteux et à l'encontre des projets de développement durables et écologiques. Développez les transports en commun mais n'augmentez pas la circulation sur les rocades. Enfin, on ne peut pas penser nouveau lotissement sans penser développement durable, il fallait y penser avant! Merci par ailleurs de</p>	<p>0</p>

	ne pas nous exposer à la politique du fait accompli.	
Non au projet Jonction Est	<p>La construction d'un nouvel échangeur et de nouvelles routes va :</p> <ul style="list-style-type: none"> - créer de la pollution supplémentaire, - créer des embouteillages supplémentaires, - détruire des espaces verts, des espèces protégées - couper la zone verte de la Grande Plaine en deux <p>Avec ce budget, il faudrait plutôt :</p> <ul style="list-style-type: none"> - créer des espaces verts supplémentaires - développer les transports en commun dans le quartier - créer des passerelles pour permettre aux piétons et vélos de franchir plus facilement la rocade 	0
Projet d un autre siecle	<p>Je ne vois rien d intéressant dans ce projet Plus de routes egal plus de voitures et donc plus d embouteillages Je suis fermement contre cette gabegie</p>	0
Opposé au projet	<p>Je suis contre ce projet basé sur la priorité à la voiture. En créant un nouvel accès à la rocade il créera du trafic induit.</p> <p>De plus, il endommage les espaces naturels de l' « Espace nature de Ribaute » mettant en péril de nombreuses espèces végétales et animales.</p> <p>Je pense que ce projet doit être repensé avec des solutions alternatives à la voiture individuelle.</p> <p>Je propose que soit étudiée la réalisation de la seule passerelle mode doux en propre associée au développement des Transports en Commun (3ème ligne de métro et renforcement du réseau lineo), au développement du réseau cyclable notamment le réseau REV et à un ensemble de mesures alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, télétravail,...).</p> <p>Je pense qu'un tel projet promouvant des solutions alternatives à la voiture individuelle doit pouvoir répondre de façon durable, efficiente et résiliente aux besoins de mobilité de l'Est Toulousain pour un investissement moindre, tout en respectant le cadre européen et national ainsi que la qualité de vie des riverains (flux voiture individuelle réduit, flux alternatifs augmentés, espaces verts Ribaute/ Limayrac et biodiversité préservés).</p>	0
Jonction Est : un projet aussi anachronique qu'inutile	<p>Ce projet de nouvel échangeur, distant d'à peine quelques centaines de mètres des échangeurs 17 et 18, ne règlera en rien les problèmes d'embouteillages sur la rocade Est et va en créer de nouveaux aux abords des bretelles d'accès (M16 et rue Maurice Hurel). Sa construction va en outre détruire un des derniers espaces de nature et occasionner l'abattage de 5 000 arbres, privant ainsi Toulouse, Balma et Quint-Fonsegrives d'un poumon vert essentiel dans la perspective d'étés de plus en chauds. Cette infrastructure routière conséquente va aussi chasser et finalement éradiquer toute la faune qui vit dans la zone de Ribaute, autour de la Saune, et « désanimaliser » un peu plus les abords de nos communes.</p> <p>En encourageant une nouvelle fois la circulation de voitures individuelles, ce projet ne s'inscrit pas dans le long terme dont la logique est strictement inverse, à savoir celle de la réduction de notre consommation énergétique et de la pollution atmosphérique. Les 60 millions d'euros (chiffres 2016, qui ont explosé depuis) budgétés pour ce projet seraient bien mieux utilisés dans le but de développer les transports en commun (prolongement des lignes Linéo), d'encourager davantage le covoiturage (et le télétravail, plébiscité par un grand nombre de salariés), de créer des navettes de fréquence plus élevée... Des solutions sont à trouver, en concertation avec les habitants, pour éviter de recourir à des projets anachroniques et écocides. Pourquoi ne pas se résoudre enfin à aller dans le sens de l'histoire et de la vraie modernité ?</p>	0

<p>Des Champs cultivés plutôt que des routes !</p>	<p>Avis Jonction Est</p> <p>La création d'un nouvel échangeur est un objectif ancien qui correspond à la vision du développement de la métropole toulousaine dans les années 2000. Vice-Président du Conseil de développement du grand Toulouse en 2008/2012 et ensuite membre du bureau du Conseil de développement de Toulouse Métropole, j'ai été à ce titre chargé des concertations sur le Scot et le PDU.</p> <p>Si ce projet était à son origine discutable, avec le temps il est apparu de plus en plus en contradiction avec les évolutions du SCoT et du PDU qui ont intégré les contraintes environnementales énoncées par des lois nationales. Cela est notamment sensible dans les premiers travaux de révision du Scot qui sont actuellement en cours et qui annonce clairement qu'il faut orienter de plus en plus l'Est toulousain vers des zones agricoles et naturelles plutôt que de poursuivre la logique des lotissements qui a trop longtemps prévalu.</p> <p>Certes il faut accompagner le développement de l'Est toulousain, mais certainement pas en favorisant l'usage de la voiture. D'autant plus que la rocade étant souvent à saturation, il n'est plus d'actualité d'en favoriser l'accès. J'ai pu le vérifier depuis 25 ans que j'emprunte celle-ci. Assurer une meilleure répartition des points d'accès n'a plus aucun sens aujourd'hui.</p> <p>Pour faciliter le développement des transports en commun et augmenter les liaisons douces, il y a bien d'autres solutions que de faire un échangeur.</p> <p>Ce projet a été démocratiquement porté par des élus, qui pensaient qu'il fallait accompagner par des infrastructures conséquentes le dynamisme industriel de l'agglomération. Le retard qu'il a pris fait que maintenant ce projet n'est plus conforme aux enjeux que doit affronter la métropole en termes de mobilités et de développement urbain. Il n'est plus possible avec les lois qui protègent l'environnement de sacrifier des zones de hautes valeurs environnementales pour favoriser la mobilité en voiture. Il est illusoire de croire que ce projet améliorera le développement harmonieux d'une métropole qui est déjà en grande difficulté pour arriver à produire un PDU performant.</p> <p>Je souhaite également que soient respectées les zones considérées comme agricole afin de pallier aux défaillances alimentaires actuelles et futures.</p> <p>Respectueusement</p>	<p>0</p>
<p>Contribution des élus municipaux et métropolitains du groupe Métropole écologiste, solidaire et citoyenne</p>	<p>Résumé de notre contribution:</p> <p>Nous émettons un avis défavorable au projet de Jonction Est, eu égard à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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; <p>Nous proposons plutôt de réaffecter les 80 millions d'euros envisagés sur les solutions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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€1 sur l'ensemble du mandat 2020-2026), et de réaliser rapidement les tronçons du REV sur l'Est toulousain; 	<p>1</p>

- 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.

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 MESC 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"², 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):

« Capter 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.

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 1ère et 2ème 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 3ème 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 Métropole³ 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.

OK ... Et sinon ? Réaménager	Le quartier étouffe déjà et le quartier Malepère n'est pas encore réalisé, la circulation est déjà impossible., intenable, impropre à la vie des habitants.	0
------------------------------	---	----------

<p>l'échangeur de Montaudran? Améliorer la circulation et les transports en commun ? Quid des piétons et cyclistes ?</p>	<p>L'échangeur qui pose problème est d'abord celui de Montaudran, la jonction entre route de la Labège et celle de Revel - ne peut-on rien y faire de toute urgence pour commencer ?</p> <p>Une coulée verte favorisant les transports doux était prévue à Malepère pourquoi a-t-elle disparue ? Pour rejoindre la jonction Est tout le quartier résidentiel de Malpère sera-t-elle une zone de bouchons ininterrompus ? Car en effet le quartier est prévu pour les voitures et pas pour les transports en commun ou les modes de transport doux.</p> <p>Pourquoi coller des immeubles neufs sur la route de Labège sans même laisser de place à un trottoir et un bus en voie propre?</p> <p>Pourquoi ne pas prolonger immédiatement la ligne B jusqu'à Labège avec une station à l'AFPA et mettre des bus en voie propre sur les route de Labège et de Revel qui feront de le lien avec le quartier, plus avec la ligne C plus tard? Pourquoi ne pas adapter l'échangeur de Montaudran pour faciliter l'accès au périphérique et réduire les frictions ?</p> <p>C'est la fuite en avant de l'absurdité - d'un futur quartier non desservi, coincé, isolé, et sans aménagements publics corrects (presque 10 000 habitants à Malepère, pas de stade, pas de piscine, pas de centre de spectacle, pas de parc en coeur de quartier mais des espaces verts relégués dans les zones inondables de l'Hers et de la Marcaissone pour lesquels il faudra traverser les routes surchargées de Labège et de Revel, et pas de transports en commun directs et efficaces dans le quartier...)</p> <p>Par pitié il faut séparer les pistes cyclables des routes et des trottoirs des piétons, c'est dangereux de partager, ces voies vertes étroites qui servent à tous les transports doux sont une hérésie.</p> <p>Par ailleurs, est-on sur que les sites de compensation ne sont pas les mêmes que ceux qui ont été justifiés pour faire de Malepère une mer de béton sans espaces verts ?</p> <p>La jonction Est semble être nécessaire, ne serait-ce que pour désengorger et permettre aux communes de Quint et surtout de Saint-Orens des respirer - car le quartier Malepère va les étouffer complètement.</p> <p>Il faut désengorger le trafic dans le quartier Malepère et la route de Labège et c'est urgent ! La jonction Est va-t-elle répondre à ce besoin urgent ? Rien ne l'indique avec certitude.</p> <p>Va-t-elle arriver à temps ? IL est déjà trop tard il aurait fallu y penser il y a 10 ou 20 ans avec le projet Malepère. Au moins on va avancer.</p> <p>Répond-elle aux besoins de transports? Non, il faut des transports en commun, des bus en voie propres, des accès simples aux futures stations de métro avec de grands parking de transition, soit des coulées vertes avec des voies partagées larges et amples pour déplacement doux, ou bien des pistes cyclables bien séparées des piétons et des automobiles</p> <p>A-t-on une autre solution ? Je l'espère, parce que selon moi la Jonction Est ne sera certainement pas suffisante, malgré les sacrifices environnementaux qu'elle représente.</p>	
<p>Plus de vélo... moins de voiture!</p>	<p>Assez du tout voiture, transport en commun et vélo sont la seule issue possible et raisonnable aux problèmes d'énergie (fossiles, mais aussi électriques), de pollution, et de limitation des gaz à effet de serre. La France s'est engagé sur 2 tonnes d'eCO2 par habitant en 2050, pensez y!.</p>	<p>0</p>

<p>Non à la Jonction Est</p>	<p>Le Comité de La Terrasse est une association dont les buts sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la création et l'animation d'activités culturelles, sportives, sociales, récréatives et éducatives. - l'étude, la défense et l'amélioration du cadre de vie des résidents des quartiers; La Terrasse, Martini, Sarabelle, Firmis et Limayrac. <p>Il rassemble un millier d'adhérents environ.</p> <p>La Commission "Cadre de vie" du Comité a fondé son opposition au projet sur les trois points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'ouverture de l'échangeur sur la zone de Grande Plaine : comme lors de la concertation de 2016, de nombreux participants ont exprimé leur opposition à cette disposition, les avantages d'un accès supplémentaire au périphérique étant annulés par les inconvénients de l'augmentation de circulation, notamment sur l'allée de Limayrac, mais également sur le chemin de Firmis, les rues du quartier Martini et le chemin de la Terrasse. • L'opportunité du projet lui-même. Les participants ont souligné les éléments négatifs du projet : destruction d'espaces verts et de la biodiversité, consommation d'espaces naturels et agricoles en contradiction avec la récente loi « Climat et résilience », incitation à l'usage renforcé de la voiture aboutissant paradoxalement à une augmentation de la saturation automobile dans plusieurs voies du quartier, non prise en compte de la troisième ligne du métro pour desservir la zone de Malepère, etc. • La réalisation de la Jonction Est est présentée comme une réponse à la dynamique d'urbanisation du secteur Est de la Métropole (p. 13 et 14), sans que cette dynamique ne soit interrogée au regard des enjeux climatiques et énergétiques explicités par les conclusions de la Conventions citoyenne pour le climat et par la loi « Climat et résilience ». On regrette en particulier que ces prévisions d'urbanisation s'appuient sur des documents obsolètes dont l'élaboration (PLUiH) ou la révision (SCOT) est en cours ou qui doivent être mis en conformité avec la loi « Climat et résilience » (SRADDET). Il conviendrait en toute hypothèse d'attendre l'approbation de ces documents avant toute décision concernant le projet de Jonction Est. <p>Michel Pouget Commission « Cadre de vie » Comité de La Terrasse</p>	<p>0</p>
<p>Non à l'autoroute dans mon quartier, oui à une solution alternative</p>	<p>Chère Madame, cher Monsieur,</p> <p>habitant le quartier de Limayrac depuis quelques années, je comprend que la situation actuelle mène à réfléchir sur ce type de projet.</p> <p>Mais est-il vraiment nécessaire ? N'y a t-il pas d'autres moyens pour parvenir aux résultats recherchés sans compromettre la tranquillité de la faune, de la flore et des habitants ?</p> <p>En effet, de nombreux animaux vivent, ou se cachent dans le quartier. J'ai pu observer à plusieurs reprise, sanglier, cervidés et écureuil, entre autres, notamment au niveau de la Cité de l'Espace de part et d'autre du périphérique mais aussi dans le Bois de Limayrac. Détruire ou encore empiéter dans leur habitat naturel est-il encore d'actualité ?</p> <p>Je comprend aussi qu'il faille optimiser le trafic aux heures de pointe et donner un accès plus aisé aux services de soin de la Clinique ainsi qu'à la Zone d'Activité de la Grande Plaine.</p> <p>Malheureusement, avec votre projet, je crains beaucoup l'arrivée massive de véhicules sur les Allées de Limayrac et la rue de Limayrac, qui ne sont pas faite pour une circulation intense de véhicule. J'ai déjà pu observer une augmentation du flux de voitures dans ces rues au cours des dernières années.</p> <p>Avec une simulation sur GPS (Google Maps) à l'appuie, l'accès au centre ville depuis le périphérique se fait naturellement aujourd'hui par l'Avenue de Castres</p>	<p>1</p>

	<p>et la Route de Revel.</p> <p>Or, avec le projet présenté, le GPS inciterait à passer par l'Allée de Limayrac et la Rue de Limayrac. Ces deux dernières sont déjà saturées aux heures d'entrée et sortie d'école.</p> <p>Rajouter un autre flux de véhicule dans ce quartier poserait, je pense, un problème de nuisances et sûrement de sécurité.</p> <p>Pour rappel, la rue de Limayrac est limitée à 30km/h, l'Allée de Limayrac possède une petite partie limitée à 30km/h.</p> <p>Je constate régulièrement des excès de vitesse ainsi que des dépassements dans ces rues étroites.</p> <p>Je propose donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un arrêt du projet tel qu'il est exposé aujourd'hui - L'extension de la zone d'accès à VéloToulouse (aucune station ne se trouve au niveau de la Cité de l'Espace) - Le développement de l'offre VéloToulouse (à quand des vélos plus légers, maniables, électriques ?) - D'attendre la mise en service de la nouvelle ligne de métro afin d'évaluer la nécessité de ce projet - De préserver la sécurité et la vie paisible des habitants du quartier - De limiter toute l'Allée de Limayrac à 30km/h - De respecter la biodiversité environnante <p>En ce qui concerne l'accès aux services de soin de la Clinique, ne peut-on pas créer une extension de la route de l'aérodrome (Avenue Jean René Lagasse) avec un accès prioritaire ou une voie de circulation réservée ?</p> <p>J'espère que mon avis et mes propositions seront entendus dans la décision finale de ce projet qui, à voir les commentaires et les autres propositions, n'est pas vu d'un très bon œil...</p> <p>Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à ma considération distinguée.</p>	
<p>Non a l'ajout d'un échangeur, oui à une amélioration de la circulation</p>	<p>Le problème est clair mais les enjeux ne me semblent pas assez bien analysés et considérés. Il y a des bouchons et les voies de circulation sont très encombrées le matin et le soir de semaine : ça c'est le problème. La solution qui est proposée par la collectivité pour palier à cet afflux grandissant de véhicules est d'ouvrir un nouveau passage. Cependant il a déjà été prouvé qu'augmenter le nombre de route n'engendre pas une diminution de la circulation, au contraire cela permettra à plus de voiture de circuler à long terme. Cette solution de jonction est ne sera donc que temporaire et immédiate au lieu d'être vertueuse pour l'avenir. Si l'on veut réduire les bouchons aux heures de pointe il faut réduire le nombre de véhicules qui circule à ce moment là.</p> <p>Il faudrait donc réduire l'envie de prendre la voiture et augmenter l'attrait pour les circulations dites douces.</p> <p>Toulouse pourrait s'inspirer des mesures mises en place dans certaines villes comme Stockholm où par exemple le nombre de véhicules en ville a été réduit d'un tiers en dix ans alors que la population s'est accrue de 22 %. Il n'est donc pas incompatible d'avoir une population grandissante et une circulation automobile qui diminue.</p> <p>La collectivité doit donc proposer des solutions pour permettre l'abandon de la voiture et l'adoption d'une mobilité plus responsable. Cela pourrait passer par une amélioration du service de transports en commun, augmentations des pistes cyclables dans la ville de Toulouse mais aussi une meilleure connexion aux villes voisines avec la mise en place de trains par exemple (villes du nord de l'Europe hyper connectées à leur banlieues et villes voisines ; exemple des RER allemands).</p> <p>En réduisant les voitures, la qualité de l'air sera meilleure et en arrêtant la bétonnisation des espaces verts on suffoquerait un peu moins pendant les canicules d'été. Aider et fluidifier la mobilité des citoyens de Toulouse et de sa région ne devrait pas se résoudre à la construction d'un échangeur</p>	<p>0</p>

	<p>supplémentaire. La solution doit être complète et demande une implication de tous (personnes et collectivités voisines). J'espère que ce projet datant des années 80 ne verra pas le jour. Avec les enjeux climatiques et énergétiques que l'on connaît il est urgent de changer notre relation à l'automobile et penser à long terme. Dans 54 ans le pétrole sur terre sera épuisé, que feront nos enfants avec ces jonctions de périphériques ajoutées à la hâte pour réduire les bouchons?</p>	
<p>Je n'en vois pas l'utilité</p>	<p>Je ne vois pas vraiment l'utilité de ce projet, à part d'engorger encore le périphérique avec plus de voitures (périphérique déjà bien bouché). Renforcer les bus et créer des pistes cyclables serait plus adapté pour desservir ce trajet.</p>	<p>0</p>
<p>Avis défavorable à ce projet destructeur et inutile</p>	<p>Les enjeux climatiques et environnementaux obligent à conserver les espaces encore préservés aux portes de la ville : îlots de fraîcheur à maintenir, sauvegarder une faune et une flore spontanée déjà malmenée par la détérioration des habitats, développer les modes de déplacement doux et mutualisés (train, bus, vélo, voie piétonnes). A l'heure où les enjeux de qualité de l'air sont vitaux, il est aberrant de dépenser des millions dans un projet qui renforcera encore l'usage de la voiture individuelle et entraînera l'artificialisation des zones avoisinantes alors que d'autres priorités sont urgentes : mise aux normes de l'incinérateur toulousain le plus polluant de France (!), renforcer les continuités écologiques (corridors terrestres et aquatiques : ce projet, à la croisée de l'Hers et de la Saune, se situe exactement sur une zone essentielle pour le maintien de nombreuses espèces telles que les amphibiens, oiseaux liés aux milieux aquatiques, etc). Cette destruction inévitable n'est pas acceptable de la part d'une municipalité qui affiche une volonté de planter des arbres (1000 arbres plantés ont été détruits par la canicule de cet été !). Les évolutions sociétales (télétravail, recherche de sens, sobriété nécessaire...) obligent les élus et citoyens à s'adapter pour une vraie transition résiliente pour affronter les enjeux actuels et à venir. Inutile (ne règlera pas le problème d'engorgement des véhicules) et coûteux (du point de vue financier et environnemental), ce projet est irresponsable et ne doit pas voir le jour. J'en appelle à la responsabilité, à l'intelligence et au courage politique des décideurs qui doivent hiérarchiser les priorités en tenant compte des réalités actuelles : rappelons que les prévisions du GIEC les plus pessimistes se révèlent encore en dessous des bouleversements qui nous attendent ; la canicule et sécheresse de cet été l'ont clairement démontré. Respectueusement.</p>	<p>0</p>

<p>Non à ce projet anachronique !</p>	<p>Ce projet Jonction Est présente de graves lacunes telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> l'absence de cadrage par rapport aux engagements européens et nationaux des données de part modale erronées (pour le vélo 2,74% en 2019 alors que l'observatoire de la mobilité de l'AuAT (Agence de l'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine) l'estime à 9,1% en 2018) la priorité donnée à la voiture individuelle avec une augmentation de 30% de son trafic entre 2019 et 2030 le manque d'intérêt de la nouvelle piste cyclable créée en bordure immédiate de la 2x2 voies et la coupant nécessairement la dégradation du réseau cyclable existant (le long M16, piste des Argoulets) la destruction partielle de la zone verte « Espace nature de Ribaute » mettant en péril de nombreuses espèces végétales et animales et la dégradation de l'environnement du parcours sportif <p>Ce projet présente une solution de mobilité passéiste qui tourne le dos au défi climatique et aux enjeux des prochaines décennies à l'inverse de nombreuses grandes villes françaises s'orientant vers une mobilité durable. Il risque de plus de dégrader fortement la qualité de vie des riverains en dérivant et augmentant le trafic automobile au travers de zones d'habitat dense non prévues à accueillir un tel trafic.</p> <p>Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, je pense que ce projet Jonction Est doit être entièrement repensé et ré-imaginé au vu des défis, des engagements et des paramètres actuels et futurs.</p> <p>Il doit prendre en compte les évolutions récentes de la mobilité (COVID, crise énergétique, ZFE), respecter les engagements européens (limitation du CO2) et nationaux (lois LOM et Climat & Résilience) ainsi que les développements futurs (extension ZFE, 3ème ligne métro, vélo, covoiturage, télétravail).</p> <p>Il doit proposer une mobilité future attirante et durable avec des solutions alternatives à la voiture individuelle.</p> <p>Je propose que soit étudiée la réalisation de la seule passerelle mode doux en propre associée au développement des Transports en Commun (3ème ligne de métro et renforcement du réseau lineo), au développement du réseau cyclable notamment le réseau REV et à un ensemble de mesures alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, télétravail,...).</p> <p>Je pense qu'un tel projet promouvant des solutions alternatives à la voiture individuelle doit pouvoir répondre de façon durable, efficiente et résiliente aux besoins de mobilité de l'Est Toulousain pour un investissement moindre, tout en respectant le cadre européen et national ainsi que la qualité de vie des riverains (flux voiture individuelle réduit, flux alternatifs augmentés, espaces verts Ribaute/ Limayrac et biodiversité préservés).</p>	<p>0</p>
<p>Un projet de l'ancien temps non argumenté dans le dossier de concertation</p>	<p>Par définition un nouvel échangeur dessert un nouveau quartier; côté toulouse, cet échangeur arrive sur le quartier de la terrasse et ses alentours, figé avec sa zone de bureaux et ses habitations, résidences, lotissements, aucune réserve foncière aucun développement de prévu. Avec le bois de limayrac, et la zone de loisirs de la plaine l'équilibre est assez bien respecté ; la future ligne de métro au bas de la terrasse, les lignes de bus, les couloirs vélo et la piste cyclable à la plaine qui rejoint différents quartiers de toulouse. 2 échangeurs à proximité, la sortie 17 et 18. Un nouvel échangeur n'a donc aucun intérêt d'un point de vue amélioration de la circulation dans cette zone. C'est un projet destructeur d'espaces verts alors qu'il convient de les protéger, une augmentation d'émission de Co2 à proximité de terrains de sport . Il ne débouche sur aucune avenue mais sur un rond point.</p> <p>De l'autre côté, il desservirait une piste d'aérodrome qu'il doit longer plusieurs centaines de mètres, le PLU ayant été annulé par le TA aucune information officielle sur les projets dans cette zone à l'exception de la desserte de la nouvelle clinique .</p> <p>le coût de ce projet est exorbitant 80 millions pour le moment sans tenir compte des hausses des matières premières. La zone verte de la Ribaute sera impactée. les gains de temps annoncés dans le dossier de concertation avec ce projet sont ridiculement bas, de 30 secondes à 8 mn maximum.</p> <p>Une quatrième voie sur le périphérique viendra de chaque côté détruire la fameuse coulée verte qui sépare la zone de la plaine avec ses aires de jeux et ses installations sportives de la circulation. Ce projet à l'heure actuelle en plein réchauffement climatique est un non sens, une priorité donnée à encore à plus de</p>	<p>0</p>

	voitures au détriment des autres modes de circulation.	
Un projet avant tout délétère	<p>Beaucoup d'arguments simples me semblent en défaveur de ce projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - tout d'abord son coût est majeur, notamment par rapport à de l'argent publique que va devoir déboursier la métropole alors de très nombreuses utilisations semblent plus essentielles dans le contexte actuel (éducation, agriculture, santé...). ce financement repose par ailleurs sur la société Vinci dont les réflexions éthiques et économiques sont discutables. - la pertinence de ce projet apparaît également très limitée quant à ses possibilités d'amélioration du trafic routier. une majoration des bouchons sur la rocade toulousaine déjà saturée est même un risque très probable. - enfin, son impact environnemental n'est, lui, pas négligeable. il s'agit à nouveau d'une suppression de terres arables qui sont fondamentales pour nous permettre de nous alimenter, préserver la biodiversité et limiter sécheresses et canicules. <p>merci !</p>	0
Réduction des temps de transport : simulation ou simulacre ?	<p>Argument clé du dossier : la Jonction Est permettra aux habitants de Quint et de Saint-Orens de gagner du temps. Cela repose sur une étude - non communiquée - que nous contestons.</p> <p>Si je vais axer ma contribution sur ce point, mon opposition à ce projet est bien plus étendue. La Jonction Est est un projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - qui consomme des sols - qui génère des Gaz à Effet de Serre (GES), par sa construction même - qui est orienté vers un développement du "système voiture" - que nous devons déconstruire si nous voulons une métropole respirable et un climat habitable - dont la partie "mode doux" est, au mieux, un alibi (quand ce n'est pas juste un gimmick de communiquant : "les modes doux ont besoin de la Jonction Est"). - qui nuit à la biodiversité - qui produira une augmentation de la pollution - qui occasionnera des nuisances pour les riverains et abime une zone de loisirs très fréquentée - qui grève le budget de la métropole - dont le coût n'est pas maîtrisé (inflation) - qui prive la métropole de ressources pour des projets plus prioritaires <p>Je conteste en particulier l'étude de trafic qui oriente l'argumentation sur un gain en temps de transport sur certains trajet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le gain en temps de transport en voiture individuelle est un objectif contestable en soi - singulièrement quand il est mis en avant comme priorité de la collectivité territoriale (au regard des enjeux climat, pollution, mode doux, intermodalité, report modal, pollution, ...) - l'effet rebond - ou trafic induit - est peu ou mal pris en compte. Cela est pourtant documenté dans des études universitaires. - l'étude n'est pas publique. Seuls quelques résultats ont été publiés. Ce manque 	0

de transparence est inquiétant et ne correspond pas à une éthique de concertation.

- l'hypothèse d'augmentation de trafic (+30% en 2030) est originale (!) - si ce n'est farfelue - au regard des engagements pris au titre de la Stratégie National Bas Carbone (-40% de GES en 2030)
- l'hypothèse sur l'augmentation de la population (et la demande de transport) n'est pas argumentée. La géolocalisation des nouvelles habitations n'est pas précisée. Une zone est évoquée... mais jamais spécifiée ! Certains arguments avancés (augmentation de la population sur le bassin toulouse aerospace montaudran) sont... étonnants !
- l'hypothèse sur l'attractivité de la zone de La Plaine est étonnante compte tenu du manque de dynamisme de la zone ce qui est attestée par le nombre de terrains et immeubles squattés ou abandonnés (<https://twitter.com/JonctionEstCNon/status/1544383308980797444?s=20&t=eYE-2FHYNWGiPa9fbrTaw>)
- la diminution de la demande de trafic automobile (liée au prix de l'énergie, aux politiques publiques, à la perception grandissante par les citoyens des enjeux climatiques)... n'est pas prise en compte !
- le scénario présenté est sans alternative... ce qui rend toute évaluation hasardeuse
- une seule hypothèse de volume de trafic étant retenue (+30 pour le trafic automobile en 2030), il n'est pas possible d'évaluer la sensibilité des résultats à variable d'entrée (volume de trafic). Par exemple : quels seraient les résultats avec une augmentation de trafic de 20%, l'évolution (temps de transport / volume de trafic) est-elle linéaire ou y-at'il un point de bascule (et quel est-il ?). Les éléments proposés ne sont pas vérifiables. Leur manque de robustesse ne permet pas d'orienter une consultation sur cette base.

L'association Deux Pieds Deux Roues, anciennement "Association Vélo" est une association qui promeut les modes de déplacement actifs dans l'agglomération toulousaine . Elle a été créée il y a plus de 40 ans en réaction à un projet de voies routières sur les berges de la Garonne.

Grâce à la mobilisation du comité des berges de la Garonne et des fondateurs de l'association Vélo, ce projet automobile en bord de Garonne ne s'est finalement pas réalisé.

L'association fait partie du collectif Axe vert de la Ramée et du collectif Non à la jonction Est, et soutient à ce titre les contributions de ces deux collectifs.

2P2R est opposée à ce nouvel aménagement routier, favorisant l'usage de la voiture, justifié par des prévisions d'augmentation de 30% des déplacements automobiles dans l'Est toulousain.

Ces prévisions sont issues d'un plan mobilité 2020-2025-2030 qui a été annulé en première instance par le tribunal administratif.

Il n'est pas acceptable d'envisager cela en 2022, alors que chacun a pu ressentir la réalité du réchauffement climatique cet été et que l'accord de Paris prévoit une réduction des gaz à effet de serre.

De plus, la loi climat et résilience votée en 2021 fixe un objectif de part modale vélo à 9 % en 2024 et 12 % en 2040.

Le budget prévu pour la jonction Est, équivalent à la totalité du budget vélo du mandat municipal, doit être réaffecté à des projets en faveur des modes actifs afin d'atteindre ces objectifs.

Le vélo n'est plus un mode de transport marginal, son usage augmente très rapidement dans l'agglomération toulousaine et doit être encouragé.

Un futur échangeur et une 2x2 voies, même accompagnés d'une piste cyclable, restent une incitation à l'usage de la voiture qui freinera voire empêchera tout report modal. L'association a relevé le bikewashing dont il est fait preuve dans le dossier de concertation : coincée au milieu de 14 voies parallèles pour véhicules motorisés, une "voie verte" n'en est plus une. Par ailleurs, l'absence de séparation des flux piétons et cyclistes situe cette nouvelle voie en deçà des standards actuels. Enfin, ce projet viendrait dénaturer la voie verte existante dans le grand parc de l'Hers, très utilisée.

La Métropole doit donc proposer aux habitants actuels et futurs de la zone concernée par la Jonction Est, y compris ceux habitant à l'extérieur du périphérique, des alternatives à la voiture.

Pour cela l'association 2P2R propose:

- De réaliser rapidement le Réseau Express Vélo (REV) dans l'Est toulousain ; d'aménager les échangeurs existants 17 et 18 de manière à faciliter les traversées des piétons et cyclistes ;
- De réaliser une passerelle modes actifs en lieu et place du futur échangeur ;
- D'installer des stationnements pour vélos sécurisés le long des lignes Linéo 1 et 7, en particulier à Entiore (Quint-Fonsegrives), et au niveau de la gare bus de Malepère.

Aimons Toulouse,
Balma, Quint et Saint-Orens, à pied et à vélo !

Deux Pieds Deux Roues espère que les élus métropolitains tiendront compte des nombreux avis opposés à ce projet déposés sur la plateforme "Je participe" et renonceront à ce projet.

Nous sommes le pôle VELO du CSE d'Airbus Defense and Space Toulouse (noté le POLEVELO par la suite) (4500 salariés). Notre objectif est de promouvoir les trajets domicile-travail en vélo ou trottinette. Nous publions une lettre d'information interne à destination d'environ 900 cyclistes travaillant sur les sites au Sud-Est de Toulouse de l'établissement toulousain d'Airbus Defense and Space : Palays, Astrolabe et Zone du canal.

NB: fichier PJ Extrait du « vélo dans le 6eme rapport du GIEC » 2022

Notre réponse au Dossier de Concertation de la Jonction Est se divise en 3 chapitres:

- 1) Informations manquantes ou nous semblant erronées
- 2) Points avec insuffisances
- 3) Propositions d'amélioration

Pour plus de clarté, nous indiquons les pages du dossier de concertation auxquelles il est fait référence sous la forme Pxx, et nous référençons nos demandes de justification/précision sous la forme [Dmdeyy].

- 1) Informations manquantes ou nous semblant erronées

- 1.1) Références aux engagements européens et nationaux

Nous n'avons pas trouvé de justification du projet par rapport aux engagements suivants de niveau supérieur :

- Engagement de l'UE de réduction du CO2 de 55% en 2030 par rapport à 1990
- Loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019)
- Loi Climat et Résilience d'août 2021

[Dmde00] Nous souhaitons des justifications sur les aspects suivants:

- Réduction du CO2
- Artificialisation des sols
- Alternative à la voiture individuelle
- Atteinte à la biodiversité

- 1.2) Répartition modale des déplacements

Les études de trafic (P10) sont indiquées être basées sur des comptages 2019.

Le nombre de déplacements vélo est indiqué (P20) de 12500 en 2019 sur un total de 455000 déplacements soit 2,74% (cette part modale est aussi montrée graphiquement P19).

L'observatoire de la Mobilité de l'Agence de l'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine (AuAT) indique dans leur étude des mobilités une part modale Vélo de 9,1% en 2018.

Le POLEVELO fait des comptages réguliers des vélos, la part modale vélo en 2022 est entre 14% et 21% (hors trottinettes) selon saison et jour.

[Dmde01] Nous demandons à avoir une justification du 2,74% de part modale vélo en 2019 retenue par le dossier.

De plus, sur le site du Palays, nous avons constaté une baisse de 25% des véhicules entre 2019 et 2022 principalement expliqué par le télétravail et dans une moindre mesure par le report modal (vélo, covoiturage, Transports en Commun (noté TC par la suite)).

[Dmde02] Nous demandons que l'étude de trafic prenne en considération ces évolutions et que l'historique de l'évolution soit conservé pour une meilleure vision des variations (trafic 2019 Pré COVID, 2022 post COVID, projection 2030 avec l'impact des limitations liées à ZFE). Un point de référence pris fin 2022/début 2023 pourra être intéressant (impact de la crise énergétique).

[Dmde03] Nous demandons à ce que l'étude de trafic indique clairement les hypothèses de parts modales avec ou sans jonction Est, une congestion du trafic voiture entraînant des reports vers les autres modes selon la littérature [1] pour peu que ceux-ci soient adaptés.

- 2) Points avec insuffisances

- 2.1) Abandon de la passerelle mode doux

En P11, cet abandon est justifié par la nouvelle emprise de travaux et les remblais supplémentaires.

Nous nous étonnons de cette justification car il nous semble que l'emprise de travaux ne serait guère augmentée et que les remblais d'une passerelle mode doux sont très faibles par rapport à un pont avec échangeur et une 2x2 voies sur

Avis du pôle Vélo du CSE Airbus DS Toulouse CONTRE le projet routier Jonction Est et POUR projet alternatif à la voiture

1

1200m.

Cela est à mettre en regard de la très faible attractivité d'une piste longeant une 2x2voies [2] et du croisement problématique non détaillé des flux vélo/voiture à l'arrivée sur la zone de la Grande Plaine, potentiellement accidentogène à l'instar du passage vélo au niveau de l'échangeur 18 ([3] Velobs 225).

[Dmde04] Nous demandons à ce que cette nouvelle emprise et ces remblais supplémentaires soient quantifiés dans les 2 cas de figures : voie cyclable le long de la 2x2 voies avec aménagement pour traverser 4 voies automobiles au niveau de l'échangeur, et voie cyclable avec passerelle mode doux en propre. Pour la solution voie cyclable le long de la 2x2voies, nous demandons que soient clarifiées la mise en œuvre de l'arrivée sur la zone de la Grande Plaine et les traversées des voies automobiles au niveau de l'échangeur.

2.2) Au cœur du maillage des voies vertes

En P17, dans le focus, le projet se réclame au cœur du maillage des voies vertes, projet ambitieux avec harmonie complète avec le réseau mode doux existant.

Nous constatons que la piste cyclable actuelle longeant la M16 (réalisée en août 2020 pour une part) sera coupée par la 2x2voies. A noter que cette piste semble être amenée à devenir la REV 3 et 12 (cf plan Réseau Express Velo P17, noté REV par la suite), dans ce cas un aménagement sera nécessaire pour respecter le cahier des charges des REV.

Nous remarquons aussi que le parcours sportif sera déplacé mais longera la 2x2 voies ce qui retire beaucoup de son intérêt pour la santé et l'agrément. A noter que ce parcours est utilisé par de nombreux coureurs du site Palays car accessible depuis là via la belle piste cyclable de l'Hers sans traversée de route à partir de la rue André Villet jouxtant ce site.

Nous convenons que le nouveau franchissement mode doux de la rocade est en soit positif mais limité par les fortes réserves d'attractivité vues précédemment.

[Dmde05] Nous demandons que soit justifié concrètement « le cœur du maillage vert et l'harmonie complète avec le réseau mode doux existant ».

A notre sens, il le détruit pour partie et offre un nouveau réseau mode doux d'un intérêt et attractivité faibles car en bordure d'un futur axe routier important (cf rapport GIEC [2]).

2.3) Stationnement des voitures et circulation dans la zone de la Grande Plaine

Le projet prévoit donc une augmentation du trafic voiture individuelle de 30% mais le problème du stationnement n'est pas évoqué. Ce trafic arrivera à la zone de la Grande Plaine qui offre déjà un stationnement difficile. De plus, n'y aura-t-il pas une congestion suite à ce trafic supplémentaire réduisant les gains annoncés?

[Dmde06] Nous demandons à ce que le stationnement et l'absorption du trafic supplémentaire dans la zone de la Grande Plaine soient analysés.

2.4) Projet ne générant pas de nouveaux déplacements routiers

P20 le focus met en exergue cette assertion.

Si le projet ne génère pas de nouveaux déplacements routiers, nous en déduisons que son utilité ne vaut que par l'absorption du nouveau trafic et les gains de temps espérés.

Le nouveau trafic est estimé à +30% et les gains de temps espérés sont clairement indiqués P24 sur les différents parcours, ils sont en moyenne de 1,5mn.

Nous nous demandons si un tel projet justifie ces gains de temps somme toute assez faibles au regard de la congestion générale du réseau à Toulouse. Sur le périphérique ou sur les axes en ville les points de congestion sont souvent nettement supérieurs à 3mn en période de pointe (maximum de gain apporté par la Jonction Est) !

[Dmde07] Nous demandons à ce que des études ciblées soient réalisées sur les trajets s'écartant négativement de la moyenne, par exemple P24 flux 2 sens 1-HPM (Saint Orens) et flux 5 sens 2-HPS (Fonsegrives)

De plus, le trafic a baissé sensiblement depuis la période Pre COVID lié principalement au télétravail. La gestion du télétravail pourrait même, à terme, être utilisée comme outil de régulation pour un étalement des heures de pointe.

[Dmde08] Nous demandons à ce que les gains de temps, en plus des gains locaux présentés, soient évalués sur des trajets plus globaux, incluant les

congestions provoquées par l'augmentation du trafic sur l'ensemble du trajet et incluant différents scénarios d'évolution du trafic.

3) Propositions d'amélioration

Nos propositions d'amélioration visent à offrir une alternative à la voiture individuelle afin de réduire sa part modale, comme demandé par la loi Climat et Résilience, dans les domaines du vélo et transports en commun. Nous n'aborderons pas d'autres axes tels que le covoiturage et le télétravail qui peuvent avoir eux aussi des impacts importants.

Voici nos propositions :

Domaine Vélo :

- une passerelle mode doux en site propre pour une attractivité pour les piétons et cyclistes. Elle sera particulièrement intéressante, par exemple pour les cyclistes sur la piste des Argoulets voulant rejoindre Montaudran (liaison Toulouse secteur Est-Montaudran). L'unique possibilité actuelle est de passer au niveau de l'échangeur 18 de la route de Revel, passage très dangereux (1 cycliste mort, un salarié renversé sans gravité) qui pourrait de ce fait être évité.

- la continuité de la piste cyclable longeant la M16 (partie des REV 3 et 12) offrant une liaison rapide entre Fonsegrives et Montaudran

- La continuité de la piste cyclable entre la piste longeant l'Hers au niveau de la route de Revel et la piste de l'aérodrome de Lasbordes très attractive pour la jonction cycliste Balma-Montaudran avec passage le long de l'Hers à l'ouest des magasins du 9 avenue de la Marcaissonne (EVA, Giant,...) et ajout d'un pont sur la Marcaissonne

- Le prolongement et la ramification du réseau REV vers l'Est jusqu'en limite de TM : REV 3 et 12 après Fonsegrives ainsi que REV 6 après Montrabé ; seul secteur où les pistes REV ne vont pas en limite de TM ! A noter que la prolongation après Fonsegrives est demandé par nombre de nos collègues (Aigrefeuille, Drémil, Lanta, Sainte Foy) car la M18 (route de la Saune) est extrêmement dangereuse ([3] Velobs 3309 : 1 jeune drémilois mort en 2 roues lors d'un choc frontal avec un véhicule en dépassement, un salarié projeté violemment dans le fossé (miraculé aux dires des pompiers, blessé sans séquelles)). Cette route est, de ce fait, actuellement, quasiment non utilisée pour des trajets domicile-travail.

- Extension de l'offre VeloToulouse sur le secteur

- Des parkings Vélo sécurisés aux endroits stratégiques (par exemple à la future station l'Ormeau de la 3ème ligne)

- La résorption des points noirs Vélo dangereux (par exemple Velobs 2942 [3] près de nos lieux de travail prévue et attendue depuis l'ouverture de la LMSE en mars 2013 !)

- Aides à la réalisation d'infrastructures vestiaires/douches/parkings vélo dans la zone de la Grande Plaine. Ce type d'infrastructures (difficiles à mettre en place pour des PME) est primordial pour permettre le report modal vers le vélo comme le montre la part modale vélo d'ADS où nous bénéficions d'infrastructures de qualité.

Domaine TC :

- Bon cadencement de la future ligne de bus lineo L12 dans la rue Marcel Dassault

- Interconnexion efficace des lineo L1, L9, L12 permettant des liaisons TC rapides sur le secteur Est et désengorgeant la zone de la Grande Plaine

- Rabattement efficace de la 3ème ligne de métro (station l'Ormeau sur la zone de la Grande Plaine) avec les lineo

- Parking Relais pour connexion avec TC en périphérie (Fonsegrives, Saint Orens) et ainsi limiter le trafic voiture

3) Conclusion

Pour les raisons évoquées ci-dessus, nous, le POLEVELO, pensons que ce projet Jonction Est doit être entièrement repensé et ré-imaginé au vu des défis, des engagements et des paramètres actuels et futurs, qui ne sont plus ceux pris en compte dans le dossier.

Les raisons principales sont l'absence de cadrage par rapport aux engagements européens et nationaux, le manque de justification de choix effectués (Rejet passerelle mode doux en site propre, réduction espaces verts), les études

réalisées avec des données obsolètes sans tenir compte des évolutions récentes de la mobilité (COVID, crise énergétique, ZFE) et enfin des projections donnant la priorité à la voiture individuelle pour un tel aménagement de long terme sans tirer pleinement parti des développements futurs (extension ZFE, 3ème ligne métro, vélo, covoiturage, télétravail).

De plus, nous nous interrogeons sur le risque que ce projet soit épinglé par la justice au titre de la condamnation en cours de l'état français « l'Affaire du siècle » pour préjudice écologique causé par le non-respect de ses engagements climatiques.

Nous pensons qu'un tel projet routier obèrerait la dynamique d'évolution des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle en cours à Toulouse, boostée par le COVID et la crise énergétique.

Nous pensons que ce projet coûteux et monolithique est mal adapté aux crises diverses que le monde traverse. A titre d'exemple, le coût de l'ensemble du réseau REV irriguant tout Toulouse est estimé du même ordre de grandeur que le seul projet Jonction Est, tout en offrant des capacités de résilience plus élevées ([1] ; [2] (GIEC)).

Nous pensons de plus qu'un tel projet routier écornerait au niveau national l'image de Toulouse. Ce projet présente une solution de mobilité passéiste et tourne le dos au défi climatique et aux enjeux des prochaines décennies alors que de nombreuses grandes villes françaises s'orientent résolument vers une mobilité durable (Paris, Lyon, Bordeaux,...).

Notre ambition est que Toulouse s'engage plus fermement dans le défi climatique en s'appuyant entre autre sur une politique cyclable plus ambitieuse susceptible de placer Toulouse dans les meilleures grandes villes du baromètre des villes cyclables (en 2022 Toulouse a été classé comme climat « plutôt défavorable au vélo ») afin d'offrir la meilleure qualité de vie alliant dynamisme, responsabilité face aux enjeux et respect de l'environnement.

Pour l'ensemble de ces raisons, nous pensons que ce projet routier Jonction Est n'est pas adapté à la mobilité à venir de l'Est Toulousain.

Nous pensons que la réalisation de la seule passerelle mode doux en propre associée à un ensemble de mesures favorisant les déplacements alternatifs à la voiture doit pouvoir répondre de façon durable, efficiente et résiliente à ce besoin avec un investissement moindre, tout en respectant le cadre européen et national ainsi que la qualité de vie des riverains (flux voiture réduit, maillage espaces verts Limayrac/Ribaute et biodiversité préservée).

Nous avons suggéré un ensemble de mesures dans ce sens et espérons qu'elles sauront retenir l'attention des aménageurs pour la réactualisation du dossier.

Pour le pôle VELO du CSE Airbus DS Toulouse (section de l'Univers EDDT)

10 signataires : RCH ; FDG ; CID ; NKO ; MLC ; MME ; LPE ; EPA ; VSA ; ETH

Pour Univers EDDT : « Environnement, Développement Durable et Transports »
du CSE Airbus DS Toulouse

MLE Responsable de l'Univers

Bibliographie :

[1] Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement. Aurélien Bigo 2020 Thèse de doctorat de l'Institut Polytechnique de Paris

[2] Le vélo dans le 6ème rapport du GIEC Compilé par Gonéri Le Cozannet et Valérie Masson-Delmotte 2022

[3] Carte des points noirs Velo à Toulouse <https://velobs.2p2r.org/>

[4] Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone. The Shift Project

<p>Ne pensez pas la ville de demain comme votre père</p>	<p>Ce projet Jonction Est présente de graves lacunes telles que : l'absence de cadrage par rapport aux engagements européens et nationaux des données de part modale erronées (pour le vélo 2,74% en 2019 alors que l'observatoire de la mobilité de l'AuAT (Agence de l'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine) l'estime à 9,1% en 2018) la priorité donnée à la voiture individuelle avec une augmentation de 30% de son trafic entre 2019 et 2030 le manque d'intérêt de la nouvelle piste cyclable créée en bordure immédiate de la 2x2 voies et la coupant nécessairement la dégradation du réseau cyclable existant (le long M16, piste des Argoulets) la destruction partielle de la zone verte « Espace nature de Ribaute » mettant en péril de nombreuses espèces végétales et animales et la dégradation de l'environnement du parcours sportif Ce projet présente une solution de mobilité passéiste qui tourne le dos au défi climatique et aux enjeux des prochaines décennies à l'inverse de nombreuses grandes villes françaises s'orientant vers une mobilité durable. Il risque de plus de dégrader fortement la qualité de vie des riverains en dérivant et augmentant le trafic automobile au travers de zones d'habitat dense non prévues à accueillir un tel trafic. Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, je pense que ce projet Jonction Est doit être entièrement repensé et ré-imaginé au vu des défis, des engagements et des paramètres actuels et futurs. Il doit prendre en compte les évolutions récentes de la mobilité (COVID, crise énergétique, ZFE), respecter les engagements européens (limitation du CO2) et nationaux (lois LOM et Climat & Résilience) ainsi que les développements futurs (extension ZFE, 3ème ligne métro, vélo, covoiturage, télétravail). Il doit proposer une mobilité future attirante et durable avec des solutions alternatives à la voiture individuelle. Je propose que soit étudiée la réalisation de la seule passerelle mode doux en propre associée au développement des Transports en Commun (3ème ligne de métro et renforcement du réseau lineo), au développement du réseau cyclable notamment le réseau REV et à un ensemble de mesures alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, télétravail,...). Je pense qu'un tel projet promouvant des solutions alternatives à la voiture individuelle doit pouvoir répondre de façon durable, efficiente et résiliente aux besoins de mobilité de l'Est Toulousain pour un investissement moindre, tout en respectant le cadre européen et national ainsi que la qualité de vie des riverains (flux voiture individuelle réduit, flux alternatifs augmentés, espaces verts Ribaute/ Limayrac et biodiversité préservés).</p>	<p>0</p>
<p>N'y avait-il pas d'autres solutions d'échangeur?</p>	<p>Bonjour, La solution d'échangeur présentée devrait fonctionner avec des feux vu les 4 carrefours plans en tête de bretelles d'entrée et de sortie depuis la rocade ce qui n'est pas un gage de fluidité. Seules trois propositions avaient été envisagée et c'est une déclinaison de l'une d'entre elle qui est présentée en losange éclaté branchée sur la rue Maurice Hurel. D'autres solutions d'échangeur plus performantes ont-elles été envisagées et non présentées? En effet, un système en double trompette permettrait d'être plus fluide et présente une compacité assez proche de la solution proposée. (voir les 2 croquis joints)</p>	<p>1</p>

Madame, Monsieur,

L'endroit même de la futur jonction à Toulouse abrite une espèce de lichen fruticuleux spectaculaire du genre *Cladonia*, tapissant le sol sous forme de boules de mousse. Ce lichen est peu commun dans la région et témoigne d'un sol de centaines d'années d'ancienneté. Les lichens fruticuleux sont plus sensibles à la pollution et donc plus rares en ville.

Les lichens sont des organismes vivants très anciens apparus il y a deux milliards d'années avant les plantes. Ce sont des organismes complexes, symbioses d'une algue et d'un champignon. Ils résistent aux écarts de températures ou à la sécheresse prolongée. Les lichens poussent très lentement, de l'ordre de 1mm par an. Ils peuvent avoir plusieurs dizaines voire plusieurs siècles d'existence.

La présence de ce lichen exceptionnel prouve donc la richesse masquée en cryptogames (lichen, fougères, mousses, champignons...) de cet espace destiné à être détruit par la jonction. Les scientifiques savent aujourd'hui que leur présence est corrélée à une biodiversité riche et complexe, abritant une microfaune cachée indispensable et indissociable du lien entretenu avec les autres organismes vivants.

Il est donc d'une importance capitale de préserver ce genre d'organismes de la destruction, si petits soient-ils, car ils sont bénéfiques à la vie. De même, l'étude scientifique des lichens est en voie de développement. Ainsi certains lichens sont utilisés à des fins thérapeutiques dans le traitement de cancers.

De plus les lichens sont particulièrement sensibles à la pollution et réagissent différemment selon les espèces, ce qui en fait d'excellents bio-indicateurs de la qualité de l'air, sans qu'il soit nécessaire de les prélever. Un projet d'étude permettant de mieux comprendre le lien entre la qualité de l'air et la présence des lichens a d'ailleurs été mis en place par l'université de la Sorbonne. Ce projet appelé « Lichen Go » est financé par l'Office français de la biodiversité.

La présence de ce lichen *Cladonia* à Toulouse à l'endroit même de la future jonction a été signalée au recensement des Atlas de la biodiversité communale de France Métropolitaine. Ce programme est géré par l'Office français de la biodiversité, qui fait autorité en terme de protection de la nature et qui a trois objectifs. Tout d'abord de sensibiliser et mobiliser les élus, les acteurs socio-économiques et les citoyens à la biodiversité. Ensuite, de mieux connaître la biodiversité sur le territoire d'une commune ou intercommunalité et identifier les enjeux spécifiques liés. Enfin de faciliter la prise en compte de la biodiversité lors de la mise en place des politiques communales ou intercommunales.

En plus de la présence d'un lichen exceptionnel, moi et les habitants du quartier sommes fermement opposés au projet de jonction puisque nous fréquentons la piste cyclable tous les jours. Habitant personnellement non loin de la cité de l'Espace, j'y fais du jogging, j'effectue mes déplacements en vélo et j'y promène mon chien. C'est un endroit paisible et ressourçant grâce à la présence de la nature.

Les hectares de verdure entre la rocade actuelle et le quartier de la Terrasse sont véritablement indispensables aux habitants du quartiers puisqu'ils font rempart au bruit et à la pollution, offrant un barrage d'oxygène et de fraîcheur. Vinci autoroute et Toulouse métropole ont prévu non seulement de les détruire mais en plus de multiplier la pollution sonore et visuelle, corrélées à l'augmentation de la toxicité respiratoire et de la chaleur (plus de 40 degrés l'été dernier pendant plusieurs semaines et cela ne va pas aller en s'améliorant avec le réchauffement climatique).

De plus, à l'heure où la situation se dégrade pour les oiseaux dans le monde, il est plus qu'urgent de réfléchir à préserver plutôt que de détruire. Un rapport de l'ONG Birdlife International révèle qu'en France, le nombre d'oiseaux des champs a diminué d'un tiers en 15 ans avec une disparition des oiseaux qui va entre 100

Projet destructeur de biodiversité, argent public dépensé pour les intérêts privés du constructeur, beaucoup trop proche du quartier de la Terrasse

0

	<p>et 10 000 fois plus vite que la normale. Les raisons de ce déclin vertigineux sont toutes liées aux activités de l'Homme (destruction de leurs habitats naturels, pesticides etc).</p> <p>La voie verte envisagée le long de la nouvelle jonction sera évidemment dénuée de tout ce qui fait l'intérêt d'une piste cyclable. En effet les abords de routes sont parmi les endroits les plus pollués à cause de la stagnation du CO2 augmenté avec la chaleur. Sans parler du bruit et du danger que représentent l'accélération et l'afflux de voitures. La route sera embouchonnée à l'entrée de la jonction à cause des infrastructures non adaptées à l'afflux attendu. Laissant entrevoir en perspective de nouveaux projets d'élargissements de voies et de nouvelles destructions d'arbres, notamment les muriers platanes aux abords des routes actuelles « pour alléger la jonction ». En terme de congestion, l'aménagement de la jonction n'aura qu'un effet modéré en regard des trafics supplémentaires qu'elle générera, comme le montrent les études.</p> <p>Sans compter les 80 millions engagés pour la réalisation auxquels nous pouvons rajouter 30% aux vues de l'augmentation des matières premières et de la crise post Covid. 2,8 milliards d'euros ont déjà été dépensés dans le projet Métro pour favoriser les transports en communs et 80 millions dans TELEO, cela n'est donc pas suffisant ?</p> <p>De plus l'affluence de voitures dans le quartier détruira véritablement la qualité de vie et donc la valeur du quartier de La Terrasse, entraînant un effondrement de la valeur patrimoniale des habitations. Cela est particulièrement dévastateur lorsque l'on a économisé une vie entière pour acquérir une habitation dans ce quartier réputé des agences immobilières.</p> <p>Ce projet est donc un scandale écologique favorisant l'augmentation du nombre de voitures et n'encourageant pas les transports en commun et le vélo. Il doit donc être repensé car il est trop proche des habitations, destructeur d'un écosystème rare, nous le pensons inutile, couteux, et son impact dévastateur sera davantage négatif que positif.</p> <p>Pour nous, il est clair que notre argent public est dépensé pour des intérêts qui ne sont pas d'ordre général, mais privé. Cette nouvelle jonction ne servira, encore une fois, que les intérêts du constructeur.</p> <p>L.F.</p>	
<p>Non à ce Projet, oui à des transports doux (deux-roues, bus) pour (tous) mieux respirer !</p>	<p>Bonjour,</p> <p>Heureux habitants du quartier la Terrasse depuis 2000, nous sommes particulièrement attachés à sa qualité de vie, il est calme et offre des espaces naturels que nous apprécions beaucoup (Bois de Limayrac, Bois de Sarabelle, zones vertes le long des ruisseaux L'Hers et la Marcaissonne,...). Nous nous déplaçons essentiellement à vélo ou en bus, et à pied, et n'utilisons la voiture que pour les trajets pour lesquels aucune alternative raisonnable n'est possible. L'offre d'infrastructure a évolué au fil du temps, mais pourrait encore largement être améliorée. C'est dans l'air du temps, nous sommes confiants.</p> <p>En revanche, la relance de ce Projet Jonction Est, auquel nous nous étions déjà opposés précédemment (notamment pour la nuisance imposée par les travaux importants qui sont prévus), nous semble aujourd'hui encore plus anachronique et aller à contre-courant des prises de conscience et évolutions environnementales auxquelles Toulouse-Métropole semble adhérer par ailleurs. La voiture rend l'air urbain irrespirable, sa circulation est bruyante, et souvent source de danger en zone résidentielle, pourquoi et comment envisager positivement un projet coûteux qui vienne, mécaniquement, déplacer la densité d'automobiles vers une zone préservée, au lieu de proposer des alternatives de déplacements doux accessibles à tous ?</p> <p>Nous serions favorables en revanche à la mise en place de passerelles aménagées pour passer facilement à pied ou en vélo par dessus la rocade (aujourd'hui c'est encore un parcours du combattant), et un déploiement de bus</p>	<p>1</p>

	<p>avec des voies dédiées qui ne soient pas bloquées par les embouteillages. Merci d'avance de nous entendre !</p>	
<p>Avis très défavorable pour ce projet d'une autre époque.</p>	<p>Aujourd'hui nous devons diminuer l'usage et l'impact quotidien de la voiture :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) En favorisant les modes doux 2) En incitant fortement les entreprises et administrations publiques à recourir au télétravail 3) En développant les points 1) et 2), les déplacements nécessaires en voiture seront plus efficaces et donc moins impactant. <p>Aujourd'hui nous devons préserver les espaces verts dans nos villes, les compensations prévues dans ce projet ne sont que de l'esbroufe : Il n'est pas prévu de revégétaliser des espaces bétonnés.</p> <p>Pour la circulation, cela n'arrangera rien pour le trafic car :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Coté Toulouse, cet échangeur ne débouchera pas sur un axe pénétrant 2) Il ne desservira pas les ZAC de Toulouse Aérospace et Malepère, celles-ci étant plus au Sud <p>Ce projet de Jonction EST, c'est finalement : Beaucoup d'argent dépensés et énormément de nuisances</p>	<p>0</p>
<p>A rebours de l'histoire</p>	<p>Après avoir consulté les arguments pour et contres, force est de constater que l'on parle d'un besoin émis il y a plus de 10 ans, où on ne jurait que par la voiture. Les consciences ont évoluées, les pratiques aussi. Remettre ce genre de projet sur la table est désormais aussi anachronique qu'une coupe du monde au Qatar. Ce n'est pas ce que les locaux veulent. La vie de quartier de Limayrac, et la vie de village de Quint-Fonsegrives n'ont absolument pas besoin d'un monstrueux échangeur pour améliorer leur quotidien. Les revendications des usagers des 2 côtés sont très claires : plus de pistes cyclables dédiées (et pas de la peinture magique), des infrastructures de relais pour des bus en site propres, pourquoi pas une passerelle réservée aux modes doux (bus / vélo). Mais certainement pas un double échangeur. Nous avons la chance d'avoir des espaces naturels en bord de l'hers, arrêtons la bétonisation et l'artificialisation. D'autre part, il est illusoire de croire que plus de voies = meilleure circulation. La 3ème voie du périphérique n'a pas drastiquement changé la vie des automobilistes qui traversent d'Est en Ouest le matin. Il est déjà démontré que lorsqu'on crée un nouvel axe, on incite les automobilistes à ne pas changer leur mode de fonctionnement, donc à engorger rapidement ce nouvel axe. Ça ne résoudra rien, même pas pour St Orens, qui viendra engorger Quint-Fonsegrives. Il est certain que si ce projet aussi pharaonique qu'anachronique, s'il devait se faire, servira pour longtemps de contre-exemple ridicule.</p>	<p>0</p>

	<p>Soyons clairs : Quint-Fonsegrives n'a rien à y gagner. Toulouse, côté Limayrac, n'a rien à y gagner, sinon à devenir un déversoir permanent de voitures voulant essayer de gagner 2 minutes. St Orens n'y gagnera rien par rapport à la sortie 18. A part Vinci, pas de gagnant, et surtout pas les zones humides et le béton offert pour décors à nos enfants. Voyez l'échec des nouveaux quartiers (Montaudran, Cartoucherie), tous bétonnés, désertés, encore pensés avec 30 ans de retard. Voyez l'échec de la déviation de la zone commerciale d'Escalquens (sûrement nécessaire pour les riverains j'en conviens), mais qui est en permanence embouteillée ! C'est exactement cette trajectoire de pensée qui vise cette zone paisible et naturelle. Nous avons tous les éléments en main, toutes les connaissances, nous savons tous que ce serait une erreur. L'avenir est à un RER Toulousain, à un réseau cyclable sécurisé reliant les villes plus éloignées, comme Flourens, Dremil, Aigrefeuille, qui sont demandeuses de se raccorder au réseau actuel. L'avenir c'est aussi développer les parkings relais et les lignes de bus en site propre, et passer à des tarifs beaucoup plus incitatifs. C'est aussi pouvoir transporter son vélo sur des moyennes et longues distances, via le bus ou le train. Ce n'est pas un fantasme de bobo, ce cliché est mort, c'est réel, c'est la demande ! Personne ne demande de nouvelles routes. Nous ne voulons pas nous enfermer dans un modèle 100% voiture, car on sait que ce n'est pas viable, et ce n'est pas le sens de l'histoire.</p> <p>J'ai longtemps pris ma voiture pour parcourir les 7km qui me séparent de mon travail. Par réflexe. Parce que c'est bien quand il pleut. Mais mettre une heure pour les faire, c'est insupportable. Être incertain du temps de trajet pour aller chercher ses enfants, c'est stressant. Je suis donc passé au vélo. Depuis 5 ans, par tous les temps, j'ai un parcours régulier, un temps constant, et grâce aux derniers travaux côté marcaissone, je suis sur piste sécurisée presque tout le long. Ce sont les bouchons qui m'ont fait basculer sur un transport alternatif. Je ne reviendrais en arrière pour rien au monde. Et je constate tous les jours que les voitures croisées ou dépassées, bloquées dans les embouteillages, sont à 90% des personnes seules. Créer cet échangeur, c'est leur envoyer le mauvais signal - illusoire - : "continuez, on décongestionne". Aménager des pistes, construire des parkings à vélo, assurer un service fiable de bus, c'est dire "vous avez des infrastructures alternatives à disposition, allez-y !". Il est temps d'être cohérent avec la demande, et avec les efforts entrepris, notamment pour diminuer la pollution en ville. Si l'on décrète que les véhicules polluants n'ont pas leur place en ville (cf politique vignettes crit'air), ne continuons pas les inciter. Ce projet d'infrastructure, c'est envoyer un signal d'incitation, rendant schizophrène l'automobiliste. Et pitié, n'essayez pas de peindre en vert ce projet à coup de trottoir ou piste cyclable. Ça ne rattrapera jamais les mètres cubes de béton posés là et les concentrations de gaz d'échappement qui s'y accumuleront matin et soir dans les embouteillages.</p> <p>Posez-vous la question : pourquoi les gens prennent la voiture ? Quels sont leurs trajets ? Leurs distances moyennes ? C'est là qu'il faut creuser, et beaucoup ne font pas tant de kilomètres par jour. Juste qu'il manque des infrastructures alternatives, ou qu'il faut les y inciter ? L'argent mis dans ce projet pourrait tellement servir de moteur à apaiser les transports dans cette zone, avec un bon réseau cyclable / bus en site propre / baisse des coûts / subvention pour équipement. En tant que citoyen, imposable, je trouve ce projet insensé et vous incite fortement à repenser la solution au problème. Mes collègues venant en vélo de St Orens vivent un calvaire car par de pistes cyclables propres. C'est là qu'il faut agir si St Orens veut se désengorger. Mais vous pourrez bétonner tout l'Est Toulousain, vous ne résoudrez rien en vous centrant sur la voiture. Préparez l'avenir, soyez audacieux, lancez de vrais projets de piste cyclable périphérique, de RER, de vraies solutions alternatives. La voiture n'en n'est pas une.</p>	
<p>Vaste gâchis, d'argent, d'espaces verts, pour un modèle dépassé</p>	<p>Projet basé sur des estimations qui semblent fausses (part du vélo notamment), dans le seul but de bétonner un peu plus, sans offrir de réelles alternatives de déplacement que le tout-voiture...</p> <p>Mieux vaut mailler le territoire de VRAIES pistes cyclables, qui permettent de se déplacer sans croiser de voitures, sans faire mille détours pour rester sur un chemin cyclable protégé, et qui ne soit pas un "trottoir cyclable" avec un bateau tous les 10 m...</p> <p>Car sans vrai chemin direct et sans danger, de nombreuses personnes n'osent franchir le pas d'un déplacement plus doux, en vélo...</p>	<p>0</p>

Pour un changement structurelle de la mobilité	<p>Les premières estimations des émissions de gaz à effet de serre (GES) de CITEPA pour 2022 viennent d'être publiées : les transports, qui sont le premier secteur émetteur de GES en France, ont vu leurs émissions augmenter de 7 % au 1er semestre 2022 par rapport à 2021 !</p> <p>Ceci illustre une n-ième fois l'absence de changement structurelle dans notre politique de mobilité, qui est toujours orientée vers le tout-voiture. Toutes les études pointent le même constat : plus d'infrastructures vont appeler plus de trafic !</p> <p>La Jonction Est n'est donc rien d'autre qu'une invitation aux automobilistes de rouler encore plus, ce qui fera augmenter les bouchons demain. De toute façon, une nouvelle infrastructure routière n'a jamais rien réglé, mais uniquement aggravé le trafic routier.</p> <p>Il est grand temps de changer le fusil d'épaule, et de décréter un moratoire pour la construction des nouvelles infrastructures routières. L'argent est mieux investi dans le développement des modes actifs et des transports en commun. Multiplier les budgets vélo par 10 et développer un vrai RER toulousain, voici une politique de transport en rupture qui a le potentiel de faire fléchir enfin la croissance des émissions GES de la métropole.</p> <p>Ne le faites pas pour moi, mais faites-le pour les générations futures qui méritent autant que nous une planète habitable !</p>	1
Opposée à un projet anachronique	<p>Comme de nombreux contributeurs ce projet me semble contraire à toutes les recommandations d'urbanisme issues notamment de la loi climat.</p> <ul style="list-style-type: none"> - il existe déjà deux échangeurs à proximité immédiate du lieu prévu. Une troisième ne viendrait pas désengorger l'existant mais augmenter le trafic jusqu'à saturation de l'échangeur créé. Toutes les études de flux montrent ce type de phénomène. - à l'heure où les métropoles tentent de réduire l'accès des véhicules individuels au centre ville, pourquoi Toulouse Métropole va-t-elle à contre courant ? - le coût de l'équipement est exorbitant, ce budget ne serait-il pas mieux employé en finançant des équipements facilitateurs des mobilités actives et des transports en commun ? - les surfaces artificialisées par ce projet viendront encore réduire les zones naturelles de l'immédiate périphérie toulousaine, est-ce souhaitable ? <p>J'espère qu'après le retrait du financement régional, ce projet sera à son tour abandonné par Toulouse Métropole.</p>	0
Projet inutile et coûteux	<p>La planète brûle et investir dans des projets routiers au lieu de développer les modes actifs ou les transports en commun est une hérésie !</p> <p>On est plus dans les années 80!</p>	0
Encore des voitures ...	<p>Alors que la ville sature de voiture, le projet fait encore la part belle au tout-voiture que la métropole semble apprécier.</p> <p>Comment à l'heure du réchauffement climatique peut-on avoir une vision aussi limitée de l'avenir ?</p> <p>Combien de passerelles dédiées aux piétons / vélos / transport en commun au-dessus de ce périphérique pourraient être réalisées pour ce coût ?</p> <p>Pour rappel, alors que le revêtement a été refait pour le tour de France, les trottoirs du pont permettant de se rendre sur la sortie Balma/Quint ne possèdent toujours pas de bateau qui permettrait à tous de faire la traversée en toute sécurité</p> <p>Stop à la politique tout-voiture, pensons autrement</p>	0

Il est stupéfiant de constater que les budgets et les ressources des collectivités (terrain, matière, biodiversité, nature) sont toujours dépensés pour renforcer des mobilités de demain centrées majoritairement sur la voiture individuelle. La société change pourtant beaucoup ; les différentes crises (sanitaire, écologique, financière, de matières premières, énergétique, géopolitique, etc.) nous remettent en cause et nous font comprendre que les solutions du passé ne peuvent servir pour l'avenir.

Est-ce sérieux par exemple de qualifier le projet de "vertueux" car une voie verte mixte pour piétons et cycles est insérée au milieu de 14 voies de circulation routière (voir graphique)? Ce nouvel échangeur deviendrait l'un des plus larges de France. C'est à peine croyable.

Il est tout de même appréciable qu'un projet d'une telle ampleur fasse l'objet d'une concertation initiée par Toulouse Métropole. Il est aussi louable que la Métropole ait mis en place un outil numérique "plateforme citoyenne participative" de qualité et ouvert. C'est déjà un premier pas qu'il faut saluer.

Mais qu'est-ce qu'une concertation?

Rappelons la définition donnée dans le lexique de la participation citoyenne donnée sur ce dernier site :

"La concertation : elle vise à vous associer à une décision publique ou un projet public. Elle comprend la concertation obligatoire, mais aussi une concertation plus large dont l'organisation est laissée à la discrétion de la collectivité. Elle peut être engagée bien en amont du projet, dès les études préalables."

Elle vise à "nous associer". Mais sous quelle forme ? Cela n'est pas clairement explicité.

Sur l'avis de concertation publique, les informations sont à peine plus précises : "Les objectifs fixés pour cette consultation sont les suivants : recueillir l'avis du public sur les aménagements envisagés"

Et c'est tout ? Pas plus de précisions sur le mode d'agrégation des avis et sur les statistiques émises ? Quelle est la méthodologie choisie?

On y apprend qu'il y a deux maîtres d'ouvrages : Toulouse Métropole et Vinci Autoroutes (dont les logos apparaissent partout). Est-il normal que les maîtres d'ouvrages soient aussi les organisateurs de la concertation ? Comment un groupe privé peut-il être neutre sur la rédaction du compte rendu qui concerne un avis d'intérêt public ?

Pourquoi la répartition des rôles entre les protagonistes n'est-elle pas écrite clairement ? Qui est garant de quoi dans cette concertation ? N'y a-t-il pas un risque de confusion entre les protagonistes ? Les maîtres d'ouvrage sont-ils à la fois juges et parties ?

A minima, cette concertation ne devrait-elle pas être conduite par une équipe indépendante de Toulouse Métropole n'ayant pas d'intérêt dans ce projet ?

Dans le dossier de concertation, on apprend que :

"À l'issue de la concertation, les maîtres d'ouvrage rédigeront et publieront un bilan qui témoigne des avis et opinions exprimés."

Sous quelle forme ce bilan sera-t-il rédigé ? Est-ce que tous les avis de fond – et non seulement les aspects techniques – seront retenus ?

En effet, le dossier laisse penser que seules les remarques sur l'aspect technique du projet sont recevables car il n'est même pas mentionné au conditionnel le déroulement des prochaines étapes (enquête publique, chantier...) Le calendrier prévisionnel et les dates sont déjà fixées. Comme s'il ne pouvait en être autrement malgré cette concertation.

En conclusion :

Changeons les modes de pensée des déplacements basés sur la voiture individuelle

1

	<p>Comment s'assurer que les remarques sur le fond du sujet, c'est-à-dire sur la pertinence du projet, sur le modèle de société et de développement que le public attend, seront bien prises en compte?</p> <p>En vous remerciant,</p>	
Un projet en opposition aux objectifs environnementaux.	Faciliter l'accès aux voies rapides aux automobilistes ne fera qu'augmenter le trafic routier alors que tout devrait être fait pour le réduire. A l'heure des ZFE, quel sens de dépenser l'argent public pour amener encore plus de voiture vers le coeur de la métropole ? L'automobile ce n'est pas que des GES, c'est aussi de la pollution aux particules (frein/pneus) dangereuses pour la santé que le passage aux voitures électriques (réservées aux foyers les plus aisés) ne supprimera pas. L'amélioration des transports et de l'accès aux mobilités douces et actives n'ont pas de besoin de jonction à la rocade pour exister. Au contraire, moins de budget sur cette jonction routière, c'est plus de budget disponible pour augmenter le report modal sur l'ensemble de la métropole.	0
Un projet aberrant et inutile	Ce projet va à l'encontre du bon sens. Destructeur d'espaces verts, il ne fera qu'engorger un peu plus l'entrée sur Toulouse, où les automobilistes additionnels se retrouveront bloqués aux goulots d'étranglement déjà existant. Investissons cet argent dans des infrastructures de transports en commun ou les pistes cyclables, utiles à tous, au lieu d'investir encore plus dans les déplacements de quelques privilégiés. Cessons d'encourager encore plus les habitants à s'éloigner, et à reposer chaque jour un peu plus sur la voiture individuelle	0
Non à la jonction Est	<p>Cette proposition ne va pas du tout dans le sens des enjeux climatiques auxquels nous devons faire face (doit-on rappelle les épisodes caniculaires que nous avons vécu cet été: ce fut l'enfer !). De plus, il y a déjà pléthores de sorties autoroutières dans ce secteur: les automobilistes sont déjà très bien servis et croire qu'en ajoutant des voies de circulation on va réduire la circulation automobile c'est faire une grave erreur: plus de routes appelle plus de voitures. Et il est indispensable d'avoir moins de voitures.</p> <p>Cet argent serait tellement mieux employé à proposer des alternatives crédibles en transports en commun aux habitants de ce secteur.</p> <p>Il faut absolument que Toulouse et sa métropole sorte du dogme "tout pour pour la voiture" en faisant du soupoudrage budgétaire pour le vélo par exemple. Une métropole moderne est une métropole où la question de la voiture ne se pose pas parce que les alternatives sont bien plus attractives.</p>	0
La priorité est au vélo	Le vrai souci d'engorgement aujourd'hui est lié à l'usage individuel massif de la voiture. Une solution bien plus urgente que bétonner est de développer le covoiturage à l'échelle de la ville. De plus, l'augmentation du carburant amène à une augmentation de l'usage du vélo donc pour s'inscrire dans la continuité des passerelles de l'île du Ramier ce genre d'infrastructures est prioritaire !	0
Jonction Est / St-Orens / Sentinelle	Merci de trouver ci-joint notre avis sur ce projet	1
Une alternative post routière doit être proposée	<p>Bonjour</p> <p>Les études de trafic sont faussées car elles intègrent pas un rabattement sur M3 en 2028, donc rendant caduc le besoin de se rendre sur la rocade. En effet, les principaux sites de travail étant desservis par M3, Airbus, Marché Nord, Toulouse Centre, il n'y aura plus raison de prendre la rocade. Néanmoins, c'est un gros oubli du projet, cet axe peut être réfléchi dans le cadre du site propre pour un lineo, velo pour rejoindre M3 à Limeyrac ou L'ormeau et les lineo 8 et 9. Une énième bretelle prêche la théorie de "une voie de plus réglera le problème" alors qu'elle deviendra juste un aspirateur à voitures (solistes).</p> <p>De source interne, les équipes techniques de TM ne sont pas d'accord avec ce projet, écoutez les intevenants et revoyez ce projet d'un autre temps.</p>	0

Trop de voitures, pas assez de modes alternatifs	<p>Le projet prend la question de la mobilité à l'envers. En effet, il vise d'abord à améliorer la circulation automobile en créant de la voirie et il est seulement espéré que cela permette de délester les échangeurs 17 et 18 pour améliorer la circulation des bus et de cycles. Le gain attendu pour les bus n'est que de 2 à 3 minutes !</p> <p>Si l'on crée de la voirie à un endroit, il faut la compenser par une restriction ailleurs pour ne pas créer une augmentation de la circulation.</p> <p>La bonne façon d'aborder le problème serait de créer d'abord des voies réservées aux bus et aux cycles pour passer le périphérique au niveau des échangeurs et seulement alors d'ajouter de la voirie pour la circulation générale si elle s'avère être devenue trop restreinte. Seule une amélioration nette de l'attractivité des modes alternatifs à la voiture peut permettre de faire diminuer son usage.</p>	0
Projet anachronique	Ce futur échangeur est une incitation à l'usage de la voiture. Pourquoi pas commencer par doter les habitants des quartiers de l'Est toulousain des infrastructures pour les modes de transport doux d'abord (passerelles vélo et piéton, voies bus) ? C'est une très bonne solution pour les embouteillages, bien moins coûteuse et bien plus en ligne avec la catastrophe climatique qu'on vit.	0
Non au toujours plus de béton et de pollution	Dans le respect de notre environnement et des objectifs de réduction de CO2 à l'horizon 2030 et 2050, des solutions autres qu'une nouvelle bretelle autoroutière existent, comme de créer de nouvelles pistes cyclables dans le pourtour immédiat de Toulouse, mettre en place plus de bus, démarrer le projet d'un nouveau RER Toulousain.	0
Un projet totalement dépassé	Projet ancien qui ne correspond plus aux besoins actuels et va à contre-courant de l'évolution nécessaire vers moins d'utilisation de la voiture. Qui va dégrader une belle coulée verte et apporter plus de pollution de l'air et de bruit . Au moment où on cherche à reverdir et limiter l'utilisation de l'automobile. Accès suffisant pour aller à Quint -Fonsegrives . Il faut favoriser en revanche un accès piéton et vélo en construisant une passerelle au dessus du périphérique.	0
Observations de Saint-Orens Nature Environnement	<p>Concertation relative au projet routier «Jonction Est», présenté par TOULOUSE METROPOLE et VINCI Autoroutes (ASF)</p> <p>Observations de SONE(Saint-Orens Nature Environnement)</p> <p>Dédiée à la protection environnementale, SONE (Saint-Orens Nature Environnement) œuvre à la connaissance, à la préservation et à l'amélioration du patrimoine naturel de la commune de Saint-Orens.</p> <p>Sone est membre de France Nature Environnement et coopère avec Nature en Occitanie pour mieux connaître la biodiversité du territoire et ainsi pouvoir mieux la protéger.</p> <p>Contexte :</p> <p>La collectivité territoriale TOULOUSE METROPOLE a, en application de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme, ouvert une consultation du public du 27 juin au 30 septembre 2022 (inclus). Cette consultation porte sur un projet routier dénommé «Jonction Est ».</p> <p>Le projet de la Jonction Est remonte aux années 2000, avec l'étude de plusieurs tracés faisant la liaison entre la route de Castres et ce projet d'échangeur. En 2016 le projet se restreint à l'échangeur et à un barreau routier d'un kilomètre rejoignant la M16 (chemin de Ribaute).</p> <p>De par ses impacts sur l'eau, avec des ouvrages dans la zone inondable de la Saune et de l'Hers, et sur les espèces protégées identifiées dans ce secteur, le maître d'ouvrage du projet doit proposer « une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine . » Article R.122-5 du Code de l'Environnement.</p> <p>Observations concernant les déplacements</p> <p>Nous constatons qu'aucune alternative à l'usage de la voiture individuelle, que favorise cet aménagement, n'est présentée sur cette zone péri-urbaine, alors qu'elle est concernée par une augmentation significative de population et</p>	1

concentre de forts pourcentages d'usage de la voiture par manque crucial de solutions autres.

Nous regrettons que le projet n'évalue pas les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle : train, covoiturage et ne propose pas d'augmentation de services des transports en commun de bus dans la zone péri-urbaine alors qu'elle est concernée par l'augmentation significative de population et concentre de forts pourcentages d'usage de la voiture par manque crucial d'alternatives.

Observations concernant les impacts prévisibles du projet sur la biodiversité et les continuités écologiques

L'étude des espèces présentes (69 identifiées à ce jour) dans les milieux impactés par le projet montre une grande richesse faunistique due à leur variété (surfaces agricoles ouvertes, prairies, haies, bois, cours d'eau).

Ces milieux divers permettent l'alimentation, la reproduction et le transit de ces espèces. Ce projet routier, malgré la présence d'un passage pour la faune, va forcément contribuer à la fragmentation de ces milieux.

Cette fragmentation affectera tout particulièrement les amphibiens, notamment le crapaud calamite une espèce protégée, et les reptiles.

Le principe « éviter, réduire, compenser » (ERC) s'applique à tout aménagement urbain. Des mesures compensatoires s'appliquent lorsqu'on n'a pu éviter ou réduire les impacts sur les espèces et les milieux où elles vivent. Le choix de deux sites retenus pour des compensations interroge et ne paraît pas adéquat, car ces parcelles appartenant à la Régie Agricole de Toulouse sont déjà gérées de manière « vertueuse » car conduites en culture biologique.

Même si on applique au mieux la démarche ERC, on ne pourra compenser réellement les effets du projet sur ce poumon vert situé à l'embouchure de la Saune. Les impacts de ce projet seront pénalisants pour les bénéfiques écosystémiques de ce poumon (qualité de vie, îlot de fraîcheur). Ils seront irrémédiables sur les dernières populations d'amphibiens de l'Est de Toulouse et sur toute une biodiversité riche et variée, y compris sur les espèces dites communes, dont le déclin est observé depuis de nombreuses années.

Conclusion

Nous préconisons donc l'abandon de ce projet et le fléchage des fonds sur des actions orientées contre la pollution et vers le développement des modes de déplacements actifs (marche, vélo) et des solutions de transports à faible émission carbone (TER, transports en communs) en 1ère et deuxième couronne de Toulouse.

<p>Jonction Est, un projet daté et obsolète</p>	<p>En 2022, nous constatons que ce projet de la Jonction Est est à nouveau présenté (il l'a déjà été en 2016) sans aucune autre alternative, alors que le Plan de Déplacement Urbain de Toulouse Métropole a été annulé en 2021 car le rapport d'évaluation environnementale ne comportait pas de solutions de substitution raisonnables au plan présenté, Il envoie un très mauvais signal : il donne l'illusion que l'on peut continuer à privilégier les transports en voiture individuelle sans remettre en cause ses habitudes face à l'urgence climatique. Dans le secteur Est, la moitié des déplacements en voiture font moins de 5 km, et pourraient être assurés en privilégiant les modes actifs, à condition de les sécuriser. Mais l'INSEE constate que sur les trajets de moins de 5 km, le vélo est deux fois moins utilisé en couronne des grandes villes, où le maillage des aménagements cyclables et des sites propres pour les bus est bien moins dense et efficace que dans les centres. Rappelons l'impact des déplacements représentant 31 % de nos émissions carbone.</p> <p>Avec le développement conséquent de l'urbanisation, les projections de trafic automobile en 2030 annoncent une augmentation de 31 % par rapport à 2019 dans le secteur Est. Comme toute voie nouvelle, ce projet contribuera à engendrer un trafic indirect plus général dans tout l'Est toulousain. De plus en juin 2017, l'Autorité de régulation des Transports (ARAFER) concluait que « la création de ce nouveau diffuseur conduirait à accroître la congestion de la rocade est et donc à dégrader les conditions de circulation des usagers de l'autoroute ». Le nouveau PLUiH de Toulouse Métropole, qui a été également annulé, devra selon la note d'enjeux des services de l'État de 2022 structurer la ville pour que « ...L'usage de la voiture individuelle » devienne « une alternative et non plus le mode de transport privilégié... ».</p> <p>Si le projet de Jonction Est engendre la destruction d'espaces naturels et agricoles, de zones humides et boisées, ce qui serait incohérent avec l'objectif national de zéro artificialisation nette (loi Climat et résilience n° 2021-1104) des sols pour tout projet urbain, il contribue également à fragmenter les zones naturelles du secteur, rendant difficile le déplacement des espèces présentes.</p> <p>Le budget réservé à la Jonction Est pourrait être investi avantageusement dans le sens du développement des transports en commun et des modes doux, afin notamment de réduire notre impact carbone.</p>	<p>0</p>
<p>Contribution du collectif d'habitants « NON à la Jonction Est »</p>	<p>Le collectif d'habitants NON A LA JONCTION EST reste fermement opposé au projet Jonction Est, le nouveau dossier de concertation 2022 n'ayant pas apporté de nouveaux éléments remettant en cause cette position comme nous l'étayons dans le document ci-joint.</p>	<p>2</p>

Jonction Est, un projet daté et obsolète	<p>En 2022, nous constatons que ce projet de la Jonction Est est à nouveau présenté (il l'a déjà été en 2016) sans aucune autre alternative, alors que le Plan de Déplacement Urbain de Toulouse Métropole a été annulé en 2021 car le rapport d'évaluation environnementale ne comportait pas de solutions de substitution raisonnables au plan présenté,</p> <p>Il envoie un très mauvais signal : il donne l'illusion que l'on peut continuer à privilégier les transports en voiture individuelle sans remettre en cause ses habitudes face à l'urgence climatique. Dans le secteur Est, la moitié des déplacements en voiture font moins de 5 km, et pourraient être assurés en privilégiant les modes actifs, à condition de les sécuriser. Mais l'INSEE constate que sur les trajets de moins de 5 km, le vélo est deux fois moins utilisé en couronne des grandes villes, où le maillage des aménagements cyclables et des sites propres pour les bus est bien moins dense et efficace que dans les centres. Rappelons l'impact des déplacements représentant 31 % de nos émissions carbone.</p> <p>Avec le développement conséquent de l'urbanisation, les projections de trafic automobile en 2030 annoncent une augmentation de 31 % par rapport à 2019 dans le secteur Est. Comme toute voie nouvelle, ce projet contribuera à engendrer un trafic indirect plus général dans tout l'Est toulousain. De plus en juin 2017, l'Autorité de régulation des Transports (ARAFER) concluait que « la création de ce nouveau diffuseur conduirait à accroître la congestion de la rocade est et donc à dégrader les conditions de circulation des usagers de l'autoroute ». Le nouveau PLUiH de Toulouse Métropole, qui a été également annulé, devra selon la note d'enjeux des services de l'État de 2022 structurer la ville pour que « ...L'usage de la voiture individuelle » devienne « une alternative et non plus le mode de transport privilégié... ».</p> <p>Si le projet de Jonction Est engendre la destruction d'espaces naturels et agricoles, de zones humides et boisées, ce qui serait incohérent avec l'objectif national de zéro artificialisation nette (loi Climat et résilience n° 2021-1104) des sols pour tout projet urbain, il contribue également à fragmenter les zones naturelles du secteur, rendant difficile le déplacement des espèces présentes.</p>	0
Apcveb Avis défavorable	<p>Monsieur,</p> <p>veuillez trouver ci-joint l'avis défavorable de l'Association pour la Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais, association agréée Protection de l'environnement.</p> <p>Cordialement,</p> <p>Pour l'APCVEB, la présidente, Annie Damon-Chosy</p>	1
Avis défavorable	<p>Ce projet coûte une fortune et je ne comprends pas son intérêt dans un contexte où il est nécessaire de réduire drastiquement la place de la voiture. Il me semble avoir, comme souvent, des années de retard politique.</p>	0
80 millions pour une mobilité douce	<p>Il est très triste de voir Toulouse Métropole investir sur un projet incompatible avec la situation de la planète. Le dérèglement climatique invite à d'autres types de solutions.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un projet qui s'appuie sur des données dépassées en termes de trafic. - La région s'est désengagée du projet, un signal positif pour l'environnement - Emprise de ce projet = plus de béton et moins de verdure dans le poumon vert que représente la plaine de l'Hers des 2 côtés de l'Hers. - Résultat du projet = augmentation du trafic auto alors que l'humanité est invitée à réduire la voilure de l'usage des ressources. - La zone d'affaires de la Plaine et l'allée de Limayrac vont devenir de nouveaux points d'engorgement routiers. - La Cité de l'Espace, lieu de tourisme important pour Toulouse Métropole, va se retrouver accolée à une voie de circulation très fréquentée qui va lui faire perdre de sa tranquillité. - Plan Vinci "AMBITION ENVIRONNEMENT 2030" volet 3 Préserver les milieux naturels : Au quotidien dans notre activité, nous nous efforçons de préserver au mieux les milieux naturels qui nous entourent. Comment ? En réduisant ou en 	0

	<p>compensant l'impact de notre activité sur les écosystèmes. DES MOTS, GREENHASHING</p> <p>- 80 millions à utiliser pour augmenter les transports en commun type Linéo, aménager plus de voies et de parkings à vélo.</p>	
<p>Pour l'abandon du projet routier, 80m€ à redistribuer</p>	<p>Les projets routiers n'ont plus d'avenir et ce projet, en plus, n'est pas utile au regard de la proximité des échangeurs existants. De plus, les chiffres récents montrent que les émissions de GES sont en augmentation et le secteur des transports en est le premier émetteur.</p> <p>Toute l'énergie et les moyens des élus devrait être orientés vers des projets durables. Ces 80m€ sont à mettre en priorité sur le réseau express vélo pour accélérer son déploiement. Beaucoup de gens attendent une accélération franche dans la réalisation des infrastructures cyclables de la métropole. Merci.</p>	<p>0</p>
<p>D'autres alternatives à envisager, non à la jonction est</p>	<p>A l'heure de l'urgence climatique, il n'est plus possible de soutenir des projets aussi coûteux tant d'un point de vu financier qu'environnemental.</p> <p>Il est urgent d'arrêter ce projet et de remettre à plat les enjeux de mobilité du secteur pour favoriser les modes doux et les transports en commun.</p> <p>Il n'est pas possible de soutenir un projet qui va encore renforcer le trafic sur le périphérique déjà exsangue.</p> <p>Nous attendons des propositions sérieuses pour un usage responsable de ces dizaines de millions d'argent public.</p>	<p>0</p>
<p>Contre ce projet aberrant et sidérant</p>	<p>Compte tenu des enjeux climatiques, je suis contre ce projet aberrant de nouvel échangeur.</p> <p>J'ai 57 ans, et je me déplace quasi exclusivement en vélo depuis que je suis arrivé à Toulouse, il y a 36 ans.</p> <p>Je ne souhaite pas faire de nouvelles propositions, car les personnes qui sont comme moi contre ce projet, ont déjà émis beaucoup de propositions très intéressantes auxquelles j'adhère complètement.</p> <p>Je souhaite, surtout, vous faire part de mon état d'esprit :</p> <p>En effet, j'ai reçu, il y a quelques jours, un courriel de mon Maire de quartier, m'informant de la 1ère édition de la journée "Toulouse + verte dans nos quartiers", qui se tiendra le 8 octobre prochain, "dans le cadre de la sensibilisation à la végétalisation de nos quartiers." (Je cite).</p> <p>Et je viens de voir également, les affiches de la Mairie de Toulouse, pour son « Festival Toulouse Innovante et Durable, avec son "Forum Zéro Carbone ".</p> <p>Et alors là, ... je suis sidéré !</p>	<p>0</p>

Objectifs pour les mobilités actives en deçà de ceux de la loi LOM	<p>Le tableau "Déplacements par jour par mode dans le secteur Jonction Est" page 20 montre qu'en 2030 la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens restera en dessous de l'objectif de 9% affiché pour 2024 par la loi LOM. C'est un projet dont le volet mobilités actives n'est pas traité comme pour le trafic automobile : pas d'études sur ces mobilités comme celle effectuées pour le trafic automobile comme par exemple page 18, page 21, page 22, page 23. L'utilisation de voie verte comme indiqué page 12 n'est pas conforme</p> <ul style="list-style-type: none"> - au "guide des aménagements cyclables de l'agglomération Toulousaine" de Tisséo Collectivité <ul style="list-style-type: none"> -- "quel aménagement choisir en fonction de l'état des lieux ?" page 8 . Le choix de la voie verte ne correspond au "Usage de loisir prépondérant" -- la largeur préconisée dans la page 35 est 5m . 3M étant le minimum. - aux recommandations du CEREMA sur la voie verte accompagnant les appels aux "Fonds mobilités actives - Continuités cyclables " page 11 : "Elle est à réserver aux cas où les densités d'usages cyclistes et/ou piétons envisagés sur l'axe à aménager sont modérées à faibles" <p>Les raccordements aux équipements cyclables existants ne sont pas explicités ou avec des erreurs</p> <ul style="list-style-type: none"> - la voie verte le long de la cité de l'espace n'est pas un REV comme le laisse à penser le plan à droite de la page 17. Comme indiqué sur les panneaux, c'est une voie verte où les cyclistes sont tolérés donc à très faible qualité de service. - le raccordement au circuit cyclable de la M16 n'est pas expliqué <p>En l'absence d'un volet étude sur le trafic cycliste qui soit à la même hauteur que le volet correspondant le trafic automobile, ne permet pas de juger de la pertinence de ce projet. En l'état ce projet montre seulement la priorité accordé à l'automobile par la métropole toulousaine.</p>	0
Projet obsolète	<p>La Jonction Est est un projet datant du début des années 2000 accès, principalement, sur l'amélioration des déplacements en véhicules automobile. Il ne prend pas en compte les nouvelles dispositions légales destinées à lutter contre le dérèglement climatique ainsi que la promotion des déplacements moins polluants que la voiture individuelle. Actuellement, les infrastructures de déplacement, à l'Est de la rocade, ont été délaissées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Routes non rénovées ; - Trottoirs absents ou en très mauvais état ; - Voies cyclables en très mauvais états, laissées à l'abandon. <p>Je suis opposé au projet de Jonction Est, car il n'apporte pas de solution aux enjeux de développement du secteur. Il favorise l'apport de véhicules automobile dans des quartiers déjà saturés et aux infrastructures de déplacements obsolètes. Il détruit des milieux naturels. Il me semble que les priorités doivent se porter sur le développement du maillage de transports collectifs, à la création de voies cyclables et d'aménagements piétons.</p>	0
Contre le projet de jonction Est	Contre ce grand projet inutile	0
Un projet qui avait sa justification, mais qui est devenu obsolète	<p>La création d'un nouvel échangeur est un objectif ancien qui correspond à la vision du développement de la métropole toulousaine dans les années 2000. Vice-Président du Conseil de développement du grand Toulouse en 2008/2012 et ensuite membre du bureau du Conseil de développement de Toulouse Métropole, j'ai été +I346+I315</p>	0
Contre ce projet d'un autre temps	<p>Je suis profondément contre ce projet d'un autre temps pour de multiple raisons, entre autres car :</p> <ul style="list-style-type: none"> - c'est remettre une pièce de la machine de l'évolution toxique des villes : de nouvelles voies de circulations -> + de trafic -> plus de pollutions. Il faut densifier, pas s'étaler. - c'est continuer à artificialiser les sols encore et encore, une nouvelle destruction de la biodiversité dans et autour de la ville, alors qu'il faudrait suivre le chemin inverse - il y a déjà 2 échangeurs à proximité (Montaudran (18) et Lasbordes (17)) et cette section de la rocade est peu embouteillée (et dans tous les cas rajouter des voies ne désembouteille pas) 	0

	<p>- cela va couter un pognon de dingue, 80 millions d'euros... qui pourraient être utilisé pour commencer le REV promis il y a 10 ans et toujours pas commencé</p>	
<p>Non à la jonction EST</p>	<p>En 2022, nous constatons que ce projet de la Jonction Est est à nouveau présenté (il l'a déjà été en 2016) sans aucune autre alternative, alors que le Plan de Déplacement Urbain de Toulouse Métropole a été annulé en 2021 car le rapport d'évaluation environnementale ne comportait pas de solutions de substitution raisonnables au plan présenté,</p> <p>Il envoie un très mauvais signal : il donne l'illusion que l'on peut continuer à privilégier les transports en voiture individuelle sans remettre en cause ses habitudes face à l'urgence climatique. Dans le secteur Est, la moitié des déplacements en voiture font moins de 5 km, et pourraient être assurés en privilégiant les modes actifs, à condition de les sécuriser. Mais l'INSEE constate que sur les trajets de moins de 5 km, le vélo est deux fois moins utilisé en couronne des grandes villes, où le maillage des aménagements cyclables et des sites propres pour les bus est bien moins dense et efficace que dans les centres. Rappelons l'impact des déplacements représentant 31 % de nos émissions carbone.</p> <p>Avec le développement conséquent de l'urbanisation, les projections de trafic automobile en 2030 annoncent une augmentation de 31 % par rapport à 2019 dans le secteur Est. Comme toute voie nouvelle, ce projet contribuera à engendrer un trafic indirect plus général dans tout l'Est toulousain. De plus en juin 2017, l'Autorité de régulation des Transports (ARAFER) concluait que « la création de ce nouveau diffuseur conduirait à accroître la congestion de la rocade est et donc à dégrader les conditions de circulation des usagers de l'autoroute ». Le nouveau PLUiH de Toulouse Métropole, qui a été également annulé, devra selon la note d'enjeux des services de l'État de 2022 structurer la ville pour que « ...L'usage de la voiture individuelle » devienne « une alternative et non plus le mode de transport privilégié... ».</p> <p>Si le projet de Jonction Est engendre la destruction d'espaces naturels et agricoles, de zones humides et boisées, ce qui serait incohérent avec l'objectif national de zéro artificialisation nette (loi Climat et résilience n° 2021-1104) des sols pour tout projet urbain, il contribue également à fragmenter les zones naturelles du secteur, rendant difficile le déplacement des espèces présentes.</p> <p>Le budget réservé à la Jonction Est pourrait être investi avantageusement dans le sens du développement des transports en commun et des modes doux, afin notamment de réduire notre impact carbone.</p>	<p>0</p>
<p>300 km de piste cyclable plutôt que 3 km de voiture</p>	<p>Avec la Zone à Faible Emissions (ZFE), de nombreux véhicules sont interdits à l'intérieur de Toulouse. Et en 2035, ce sont même tous les véhicules à moteur qui seront interdits à la vente.</p> <p>Pourquoi investir autant d'argent dans un projet qui n'aura bientôt aucune utilité ?</p> <p>80 M€ sur des pistes cyclables permettrait de doubler le nombre de km à vélo dans Toulouse Métropole et offrir enfin des vraies solutions pour circuler en sécurité à Vélo depuis Balma, Saint-Orens et les quartiers de Toulouse. De plus en plus d'enfants, de parents, de grands-parents le demandent. Enfin la liberté ! C'est la priorité si nous souhaitons limiter la canicule à Toulouse en gardant des espaces verts, et en incitant à la mobilité à vélo, à pied, etc.</p>	<p>0</p>

1 – Un manque de cohérence dans le cadrage des besoins de mobilité

Le développement urbain à l'extérieur du périphérique engendre incontestablement des besoins de mobilité. Le PDU est le cadre adéquat pour les examiner et définir la meilleure manière de les prendre en compte. Il serait donc urgent d'actualiser un PDU datant d'une dizaine d'années, permettant de bien poser les problèmes de mobilité dans les contextes d'aujourd'hui et à venir, puis de définir de manière concertée les solutions globales que la Métropole compte y apporter, plutôt que de proposer des projets au coup par coup.

2 – Un projet daté, donc des hypothèses à revoir

Le projet de jonction Est constitue dans l'esprit de ses promoteurs une réponse aux besoins de mobilité en croissance forte. Formulant une réponse aux besoins de déplacement en période de pointe, ce projet fait la part belle à l'automobile souvent occupée par une seule personne pour les trajets domicile-travail, principaux facteurs d'engorgement. Il tient insuffisamment compte d'un contexte qui a beaucoup évolué. Au moment du lancement du projet, le carburant automobile était bon marché, le réseau de transport en commun était squelettique dans le secteur concerné, le télétravail et les vélos à assistance électrique n'existaient quasiment pas. Aujourd'hui, plusieurs lignes Lineo irriguent à bonne fréquence le secteur, des solutions d'auto-partage se développent, des parcs-relais se mettent en place et la 3e ligne de métro se profile à proximité avec les rabattements liés ; il se vend maintenant 700 000 VAE par an en France, c'est une excellente réponse aux besoins de déplacement domicile-travail pour des distances qui sont comparables à celles de la majorité des déplacements quotidiens en voiture. Malgré un inévitable décalage dans le temps liées aux habitudes prises, mais avec le déclic bénéfique occasionnés par les crises du Covid et climatique (« on ne peut plus raisonner comme avant, on doit changer nos habitudes »), chacun peut constater une véritable prise de conscience de nos concitoyens.

On peut donc raisonnablement penser que la politique volontariste engagée par Toulouse Métropole en matière de report modal (transport collectif, modes doux...), qu'il faut saluer mais qui doit être amplifiée, est de nature à absorber l'essentiel de l'important accroissement des besoins de mobilité liée à l'augmentation de la population et des activités à l'extérieur du périphérique dans le secteur de ce projet. Les projections des déplacements présentées dans l'étude montrent en effet que la part de l'automobile diminue par rapport autres modes, et il paraît clair qu'une meilleure prise en compte de ce nouveau contexte dans ces évaluations serait de nature à mieux les contenir encore.

3 – Un projet dont les impacts n'ont été que partiellement étudiés

L'impact sur la santé (bénéfique ou négatif) et le bruit ne sont pas encore évalués à ce stade.

La présentation d'un bilan carbone du projet, détaillant l'impact de la construction et son impact sur les émissions (en plus, du fait de l'accroissement des déplacements ou en moins si une diminution de la congestion du trafic est obtenue) est une nécessité. Il devra prendre en compte le fait que le nouvel échangeur allongerait sensiblement les distances parcourues pour la majorité des usagers.

Enfin, les impacts sur la qualité de vie des quartiers desservis ou impactés comme ceux à l'intérieur du périphérique (Limayrac, Terrasse, Montaudran...), et sur les zones de loisirs ne font l'objet d'aucune analyse.

4 – Clarifier l'intérêt multimodal du projet

Le projet initial a été revu pour intégrer une voie de déplacement piétons-vélos. Le projet est supposé par ailleurs apporter plus de fluidité au réseau de transport en commun.

Huit raisons faisant douter de l'intérêt de ce projet : hypothèses obsolètes, pas de projet alternatif, surdimensionnement, etc...

0

S'il s'agissait d'un véritable projet multimodal, l'étude se devrait de quantifier les avantages pour chacun des modes de transport, en termes de temps de transport. Or elle ne le fait que pour les déplacements automobiles. L'étude devrait également préciser et ventiler les coûts pour chacun des équipements dédiés : ceux pour l'automobile, ceux pour les modes doux, ceux pour les transports en commun (aménagement des échangeurs existants avec des voies réservées...).

On est tenté d'en conclure qu'il s'agit d'un projet pour l'automobile avec des effets très secondaires pour les autres modes, et d'un affichage destiné à apaiser les oppositions pourtant bien argumentées que le projet de jonction Est suscite. Alors qu'il serait intéressant d'évaluer l'intérêt de chaque tranche d'investissement propre à un mode donné, et de mettre en évidence de façon quantifiée les éventuelles synergies.

5 – Un projet n'évoquant pas les alternatives possibles

Seule est présentée la création d'un nouvel échangeur. D'autres solutions techniques comme les réaménagements lourds des points d'engorgement comme les échangeurs 17 et 18 (par exemple doublement du pont de l'échangeur de la route de Castres), comme la création d'une passerelle pour les modes doux sans voie autoroutière, auraient dû être présentées, ceci en termes d'avantages pour le trafic des divers modes de déplacement et en termes de coûts. Elles seraient à chiffrer, même de manière indicative.

Cette comparaison d'alternatives ferait preuve de pédagogie et éviterait le sentiment qu'a le public d'un projet imposé à une majorité d'habitants qui y sont opposés.

6 – Un projet surdimensionné pour les voitures et sous dimensionné pour les modes doux

Le trafic routier qui s'engagerait sur la nouvelle voie provient du chemin de Ribaute (2x1 voie), ou dans l'autre sens cherche à l'emprunter. Il s'écoulerait tout aussi bien sur une 2x1 voie ; ce n'est qu'à proximité des échangeurs qu'il convient de doubler éventuellement les voies. La construction d'un double pont ne paraît pas justifiée pour écouler un trafic qui restera inférieur à ceux qui subsisteront sur chacun des échangeurs 17 et 18, qui ne comportent qu'un seul pont.

Pour les modes doux, la nécessaire cohabitation vélos-piétons oblige à augmenter la largeur de l'ouvrage envisagé.

7 – La crainte de la prolongation du projet

Les projets d'équipements de ce type sont classiquement menés par phases : prolongation du réseau pour s'adapter le moment venu à la croissance des besoins. Ce nouvel échangeur n'a pas retenu au moment de la création du périphérique Est.

La tentation sera grande de prolonger la voie autoroutière dans quelques années, pour réaliser une déviation des agglomérations de Fonsegrives et de Saint-Orens. Prolongation qui se ferait au détriment d'un secteur de loisirs de plein air puis d'une zone agricole que Toulouse Métropole a pour objectif de préserver (p36).

Le dossier se doit d'affirmer haut et fort que ce ne sera pas le cas. Pour le garantir, les modifications d'urbanisme prévues dans le projet, s'il devait se faire en dépit des oppositions pourtant bien fondées, doivent également porter sur une meilleure sécurisation des zones naturelles et agricoles des vallées de la Saune et de la Marcaissonne.

8 – Les aspects financiers

	<p>On conçoit tout à fait que le montant annoncé des travaux (valeur 2016) soit amené à être réévalué au moment d'éventuels travaux. Le coût final devrait se rapprocher de la centaine de million d'euros, d'autant plus qu'un certain nombre de dépenses liées au réaménagement des routes de Revel et de Castres pour faciliter les modes de transport hors voiture n'ont pas été précisées.</p> <p>Une part importante de ce montant est prise en charge par Vinci Autoroutes dans le cadre d'un accord national prévoyant des investissements par les concessionnaires en contrepartie de l'allongement de la durée des concessions. Il y a donc pour Toulouse Métropole un « effet d'aubaine » qui pousse à réaliser des travaux de type autoroutiers plutôt que d'autres investissements propres à faciliter les déplacements. Ceci fausse le calcul économique et l'optimisation de l'allocation des ressources.</p> <p>Avec le montant alloué à ce projet, il y aurait probablement matière à renforcer la politique d'investissement de Toulouse Métropole en faveur des transports en commun et des modes doux dans le secteur desservi et impacté par le projet de jonction Est, de façon à inverser de manière radicale la tendance naturelle à l'utilisation de la voiture vers un périphérique déjà saturé en heures de pointe, que le projet ne contribuera pas à fluidifier.</p> <p>Une liaison piétons-vélos entre le secteur de la Cité de l'Espace et le chemin de Ribaute en serait un des éléments essentiels.</p>	
Opportunité du projet	<p>Le coût du projet est estimé à 60,5 M € valeur 2016. En prenant une inflation seulement de 3% par an, sans prendre en compte les hausses récentes du coût de matériaux, cela donnerait un coût du projet réalisé d'environ 80 M €. Vu les hausses récentes, il est fort probable qu'on dépasse finalement les 100 M €.</p> <p>De plus, Toulouse Métropole finance la partie échangeur (voies d'entrecroisement incluses) à plus de 53%. A quoi cela sert-il qu'il y ait des concessions pour les autoroutes si la collectivité locale doit financer plus de la moitié de l'investissement autoroutier ?</p> <p>Tout cela pour des gains de temps pour les automobiles estimés dans le dossier sur plusieurs itinéraires allant de 1 minute à 15 minutes avec une moyenne vers 6 minutes. De plus, cette estimation ne prend pas en compte que certains axes ont connu une baisse de la circulation automobile depuis plusieurs années comme route de Revel et les mobilités évoluent.</p> <p>Faut-il financer plus de la moitié des aménagements autoroutiers alors qu'il y a une concession ? Faut-il investir au final probablement plus de 100 M € pour un gain de temps des trajets en automobiles qui devait plutôt être en moyenne de l'ordre de 3-4 minutes ? Je ne le pense pas.</p>	0
Avis favorable, sans remarque particulière	Ce projet améliorera la circulation dans ce secteur, ce n'est pas du luxe. La protection de l'environnement est prise en compte, autant que possible.	0

<p>Corridors écologiques</p>	<p>Deux corridors écologiques se croisent à l'endroit du projet, celui le long de l'Hers et celui le long de la Saune. Ces corridors écologiques sont une richesse pour la métropole qu'il faut préserver en priorité. Comment imaginer, alors qu'ils sont déjà mis à mal par la présence du périphérique, de les détériorer encore plus, en particulier le long de la Saune ? Le dossier mentionne qu'il n'est pas possible d'éviter ni de réduire suffisamment l'impact sur l'environnement du projet. Il devra y avoir une "compensation" écologique ailleurs, notamment sur les terrains agricoles au Sud du projet. Mais cela ne pourra pas "compenser" la destruction définitive du corridor écologique le long de la Saune, le projet étant implanté justement à cet endroit, passant d'un côté à l'autre de la Saune en la longeant. Tout cela pour un gain de temps de temps pour les trajets des automobilistes de quelques minutes à peine ? J'y suis opposé.</p>	<p>0</p>
<p>Un projet contraire à notre avenir</p>	<p>Concertation relative au projet routier « Jonction Est », Argumentaire et Avis</p> <p>Ce projet d'aménagement déjà ancien a été élaboré au siècle dernier, dans l'inconscience générale des limites de la nature et de l'impact irréversible de l'emprise humaine sur l'environnement, et dans l'ignorance du poids de la mobilité humaine sur le réchauffement climatique et la biodiversité. Le développement d'une métropole dite « compétitive à l'échelle européenne », facile à travailler, à vivre, et à circuler grâce à l'automobile semblaient être alors les seules clés du progrès pour le bien-être supposé de ses habitants. Un projet obsolète Il s'agit d'accompagner le développement de l'Est Toulousain, principalement des ZAC Toulouse Aérospace, ZAC Malepère, la clinique CAPIO Croix-du-Sud et le secteur de Ribaute et d'améliorer les conditions d'accès automobile à la rocade Est pour lesquelles les échangeurs de Montaudran et de Lasbordes sont aux heures de pointe surchargés. Les études antérieures avaient considéré plus largement que la jonction Est serait le premier élément d'un plus grand projet d'urbanisation de la plaine de Lasbordes et d'une voie de contournement de la commune de Quint-Fonsegrives.</p> <p>Fig 1 : vue d'ensemble du projet et des enjeux (données APCVEB) On trouve des premières réflexions dans les années 80, des premières études en 2005-2008 puis une relance du projet avec une concertation publique en 2016 aboutissant à des études complémentaires proposées dans cette concertation de 2022. Toutefois cette concertation apparaît dans un contexte qui a bien changé et où les travaux préparatoires de révision du SCoT se tournent maintenant résolument vers une valorisation agricole et nourricière de ces espaces. Ce projet s'inscrit clairement dans une vision dépassée et erronée de l'avenir de notre Métropole. « L'usage de la voiture individuelle doit devenir une alternative et non plus le mode de transport privilégié » Selon la table de calcul, ce projet ne modifiera pas la part modale de la voiture dans nos déplacements pourtant « ...L'usage de la voiture individuelle doit devenir une alternative et non plus le mode de transport privilégié... », c'est dans ces termes que s'exprime l'Etat dans sa note pour l'élaboration du PLUi-H de Toulouse Métropole. Les voitures représenteraient en 2019 68% déplacements utilisés dans ce secteur. Le projet Jonction Est laisserait encore en 2040 la part modale belle à l'automobile qui dans un contexte de 53% d'augmentation des déplacements dont 118000 déplacements automobiles supplémentaires, s'élèverait encore à 62% de l'ensemble des modes.</p> <p>Fig 2 : 11 km de bouchons sur la rocade extérieure au niveau de l'échangeur de Montaudran 4 juin 2021 18h08</p> <p>Ce projet « transport » serait élaboré pour fluidifier le trafic automobile direct et indirect généré par l'urbanisation actuelle ou envisagée (estimé à: +35% sur l'échangeur de Montaudran et +25% sur l'échangeur de Lasbordes en 2030 si rien n'est fait). L'amélioration des conditions serait obtenue en favorisant et en diffusant le trafic automobile sur les routes existantes (Fig1) et en les écoulant</p>	<p>1</p>

par la rocade Est déjà encombrée aux heures de pointe (Fig 2). Il a l'ambition d'être structurant pour un projet d'aménagement global du secteur.

De ce point de vue, ce projet a déjà reçu un avis défavorable de l'autorité indépendante de régulation du secteur autoroutier (ARAFER) le 14 juin 2017 dans le cadre d'un avenant à la convention passée entre l'Etat et la société des Autoroutes du sud de la France (ASF): « Il ressort toutefois des pièces du dossier que la création de ce nouveau diffuseur conduirait à accroître la congestion de la rocade Est et donc à dégrader les conditions de circulation des usagers de l'autoroute. »

Comme toute voie nouvelle, il contribuera à engendrer un trafic indirect plus général dans l'Est Toulousain non pris en compte dans les calculs, et qui engendrerait l'encombrement massif du secteur. Son impact pour l'ensemble des usagers de la rocade n'est pas détaillé, ni en temps de bouchons ni en pollution. Cet apport massif de véhicules intervient dans un contexte de lutte contre la pollution automobile (ZFE). Il va à l'encontre des orientations sanitaires prises par la métropole.

Aboutissant dans les quartiers Est de Toulouse il pourrait favoriser la circulation automobile depuis l'Est pour l'accès à la ZA de la Grande Plaine, le métro et le Linéo 12 qui est à l'étude. Dans l'autre sens il faciliterait l'accès à la rocade pour Montaudran et l'Est de Toulouse. Tous ces nouveaux trafics vont diffuser dans ce quartier et occasionner une gêne des riverains en termes de bruit et de pollution pouvant impacter leur santé. Il amènerait à proximité des stations du futur métro et du Linéo12 des usagers qui sans zones de parking dédiées devront se disperser et se garer aux alentours, situation qui n'est pas discuté dans la modélisation.

Des données d'aménagement caduques

Pour la projection en 2040, l'étude utilise un scénario « volontariste » qui intègre des hypothèses chiffrées d'urbanisation, de changements de pratique de mobilité, de comportements et de politique sans qu'elles soient explicités. Par ailleurs les documents de planification qui procurent les données sont tous en cours d'importantes révisions : le SCoT est en complète refonte afin d'intégrer les nouvelles lois et engagements nationaux pour lutter contre le réchauffement climatique et la perte de la biodiversité, notamment la Loi Climat et Résilience de 2021, le PLUiH est à reconstruire car consommateur de trop d'espaces agro naturels et le Plan mobilité 2025-2030 a été annulé par manque d'ambition sur les transports en mode doux.

Agir politiquement et techniquement sur le climat

Lors de la réunion publique de juillet, un élu a précisé : « Ces nouveaux axes vont permettre la multimodalité, le développement du bus, du vélo... mais aussi la circulation routière parce que quand on accueille un grand nombre d'habitants, il faut répondre aux pratiques de mobilité du plus grand nombre ». On entend dans ce projet une volonté politique de fluidifier nos déplacements afin de calmer les mécontentements des usagers mais le risque est d'aggraver la situation à moyen termes et d'agir à contrario des préconisations nationales.

C'est en tenant compte de ces nouvelles contraintes climatiques, environnementales, sociales et politiques que le projet doit être abordé et justifié. Par exemple, l'introduction de techniques d'évaluation bas carbone dans les projets de mobilité sont aussi à intégrer dans les analyses.

Un manque d'ambition pour les transports en commun et les modes doux

Le projet devrait principalement contribuer à fluidifier la circulation au niveau des échangeurs de Lasbordes (Linéos 1) et de Montaudran (Linéo 7) et ainsi « permettre de faciliter le passage des transports en commun sur les échangeurs existants » et « d'envisager une libération d'emprise pour réaliser des aménagements en site propre pour les bus et les vélos. Les Réseaux Express Vélo route de Revel et route de Castres en bénéficieront »

Ces vœux louables et actions demandées depuis de nombreuses années par les habitants et usagers, notamment en modifiant les échangeurs actuels pour y inclure de vraies pistes cyclables prioritaires séparées des piétons et de la voirie ainsi qu'une piste en site propre pour les transports en commun, n'apparaissent pas comme des alternatives chiffrées et le maillage proposé reste très en deçà des besoins de mobilités du futur. Les alternatives à la Jonction Est, étudiées en 2005, sont à relancer compte tenu des exigences nouvelles en termes d'axes de développement, de modes de transport et d'exigences de pollution en particules

et GES.

Ces vœux ne résoudre pas non plus la mauvaise qualité des pistes cyclables du secteur, construites sur les trottoirs piétons, jonchées d'embuches qui contrarient le développement du vélo

Par ailleurs les réserves foncières et les financements pour des aménagements en site propre pour les bus et les vélos, seule façon de sécuriser et de développer ces moyens de transport, devront être prioritaires dans le futur PLUiH.

Le projet n'envisage qu'une « voie verte » limitée à 3m dans certaines parties, mêlant cyclistes, modes doux et piétons (Fig 3). Elle est dimensionnée pour un usage de loisirs alors que le besoin de voies sécurisées séparant piétons, vélos et bus est devenu une priorité pour les nouveaux projets.

Fig 3 : exemple de voiries proposées (Concertation publique)

Les dessertes, parkings, accès et amélioration des transports en commun et des modes doux, qui seraient les seules contributions positives à une réduction des émissions de GES, sont absents du projet.

Seul le LMSE qui relie Malpère et Montaudran à la ligne B du métro est un dispositif indépendant de l'encombrement des routes. Il montre toutes les qualités d'un bus en site propre. Ce dispositif, combiné à la troisième ligne de Métro et le linéo 12, est insuffisant. La ligne de train Bordeaux-Sète et le projet de jonction entre Linéo1 et linéo7 qui modifieraient les modes de déplacement des usagers ne semble pas avoir été pris en compte dans les prédictions.

Le budget réservé à la Jonction Est pourrait avantageusement être investi dans le sens du développement des transports en commun et des modes doux. Ce budget de près de 80 millions d'euros correspond, par exemple, au financement de plus de 300 km de pistes cyclables.

Comment comprendre l'impact du projet pour les crues exceptionnelles liées au dérèglement climatique ?

Le projet prévoit une route à 2 fois 2 voies pour relier l'échangeur au giratoire sur le chemin de Ribaute (M16) (Fig 4). Toute cette traversée se fait dans une zone de grande étendue sans habitat et inondable au confluent de la Saune et de l'Hers. C'est, de fait, un champ d'expansion des crues.

Fig 4 : Zones inondables soumises à réglementation (PPRN) (carte APCVEB)

Cette voie est surélevée sur un talus sur toute sa longueur dans la zone d'inondation (fig 5) et perturbera l'étalement naturel des eaux en cas d'inondations. L'absence d'informations sur la gestion de l'eau ne permet pas de comprendre les écoulements et les surfaces qui seront impactées, même si leurs impacts sont déclarés mineurs.

Fig 5 : profil Nord/Sud incluant la Saune (document de concertation de 2016)

La cote des plus hautes eaux connues (crues centennales) a été prise en compte (Fig6). Elle entraîne une modification des berges de la Saune avec des impacts sur la faune et la flore suite aux « modélisations hydrauliques détaillées » qui ne sont ni disponibles ni commentées.

Fig 6 : Exemple de coupe au niveau de la traversée de l'Hers (Concertation publique 2022)

Avec le dérèglement climatique, les travaux du GIEC nous apprennent que les phénomènes extrêmes (pluies, tornades, sécheresse, nuits tropicales ...) vont s'amplifier et leur fréquence s'accroître. Il faut donc s'attendre à la survenue de nouvelles crues difficiles à prédire et à contenir, de plus en plus importantes. Les modèles de crues exceptionnelles liées au dérèglement climatique n'ont pas été envisagés.

Fig 7 : Vue de la berge Ouest de l'Hers depuis le confluent

« Cet espace mérite une attention particulière en vue de sa préservation »

L'état rejoint par sa note pour l'élaboration du PLUi-H de Toulouse Métropole la position de nombreuses associations et collectifs et celle des CODEV de Toulouse Métropole et de Balma qui depuis de nombreuses années étudient le développement de la ville et particulièrement le territoire de l'Hers au sein de la métropole.

« ...la Métropole comporte encore de nombreux espaces non urbains qui assurent plusieurs fonctionnalités : réservoirs et corridors écologiques, champs d'expansion des crues, terres à bon potentiel agronomique, espaces de loisirs, puits de stockage de carbone, etc. Ces espaces méritent une attention particulière en vue de leur préservation, voire de leur renforcement et protection... », auxquels il faut ajouter une fonction de puit de fraîcheur pour la métropole. C'est le cas de l'Hers et de ce secteur privilégié qui est à la fois un espace agricole et une zone de biodiversité dont la biocénose doit être respectée. La route à 2 fois 2 voies va artificialiser une partie du sol sans qu'aucune information ne détaille les superficies prises par ce projet, et couper cet espace d'Ouest en Est en longeant la Saune (Fig 8)

Fig 8 : secteurs de biodiversité, ZNIEFF et espace nature de Ribaute (carte APCVEB)

Il va provoquer une cassure dans le paysage, installer une discontinuité dans un potentiel projet agricole, établir une barrière difficilement franchissable pour la biodiversité et amener des espèces menacées à disparaître par la fragmentation de leur espace de vie.

Une nouvelle fois on trouve des recommandations de l'état pour la réalisation du PLUiH : « il est recommandé d'appliquer une inconstructibilité stricte de ces corridors écologiques qui devront être suffisamment larges (au moins 20 mètres, voire plus en milieu non urbain) pour être fonctionnels », ce qui n'est pas envisagé dans ce projet. Pour illustrer la défaillance de ce projet et le cruel impact sur l'avenir de notre biodiversité, on voit (Fig 6) un passage à faune rive gauche de l'Hers le long de la rocade. Rive droite, seul leur est accessible un passage de quelques mètres en cohabitation avec les humains : la « voie verte ». Ce qui est en contradiction une nouvelle fois avec les recommandations de l'état. Éviter, Réduire puis Compenser sont les outils mis en avant pour « annuler » l'impact de ce projet, phase de chantier inclus, mais les études ne nous sont pas fournies. Des cartes sur les espèces observées sont intégrées au dossier mais des espèces y sont manquantes, comme cela a été souligné en réunion de concertation. L'adaptation du calendrier du chantier ne relève que de la réduction de l'impact et non de l'évitement.

Le morcelage envisagé des corridors écologiques, connu pour être à l'origine de consanguinités des populations menant in fine à leur disparition, n'est pas du tout pris en compte, et l'efficacité des mesures compensatoires n'est pas démontrée. Par ailleurs, la restauration d'une certaine porosité de cette barrière via la réalisation de passages souvent dits « mutualisés » mentionnée au dossier est considérée comme illusoire. On le sait, l'impact des routes est important sur la mortalité de la faune sauvage qui n'utilise pas forcément les passages dédiés, par exemple les hérissons où les grands mammifères.

Fig 9 : Grands mammifères proches de la ZNIEFF.

Les conséquences induites comme la destruction d'espèces par l'extension des gravières dans lesquelles sont prélevés les granulats permettant la réalisation des ouvrages, ne sont pas mentionnés

Conclusion

Ce dossier se révèle très incomplet, des variantes axées sur le développement des transports en mode doux et les transports en communs ne sont pas présentées. Les études d'impact sur les espèces vivantes sont insuffisantes.

Le seul gain qui est mis en avant dans le projet serait de faire gagner à peine quelques minutes aux automobilistes sur certains trajets sur l'hypothèse qu'il permettrait de délester un peu les échangeurs existants de Lasbordes et de Montaudran. Mais ces estimations sont faites à horizon 2030 sans envisager aucune évolution des mobilités, telles qu'une amélioration de la desserte en transports en commun du secteur, une augmentation du covoiturage, la réalisation de lignes du réseau express vélo, une diminution de l'utilisation de la voiture solo, etc. Pourquoi le projet est-il la seule réponse envisagée par rapport à la situation existante pour améliorer les mobilités dans le secteur ? Je suis opposé à cela. Il y aurait d'autres actions beaucoup plus importantes pour améliorer les mobilités dans le secteur, en allant vers une diminution des déplacements en voiture solo, et non le contraire...

Mobilités voiture solo / autres

0

Projet décalé au vu du contexte d'aujourd'hui	<p>Il s'agit d'un projet ancien, décalé par rapport aux nouvelles priorités d'aujourd'hui : dérive climatique, réduction de l'empreinte carbone, bien être dans les déplacements doux.</p> <p>L'ajout d'une piste cyclable le long de la voie rapide est un non-sens.</p> <p>Il faut réorienter le budget vers une piste cyclable en site propre qui permettrait de faire communiquer la plaine de l'Hers avec l'aire de promenade vers la clinique croix du Sud.</p>	0
Echangeur inutile	<p>Usager d'un trajet Domicile – Travail sur un des itinéraires possibles Fonsegrives <-> CNES (Complexe Scientifique de Rangueil)</p> <p>En tant qu'usager depuis bientôt 30 ans du réseau routier ou des TC pour des trajets Domicile – Travail de Quint-Fonsegrives au CNES je connais bien la zone concernée par le « projet de Jonction est » je me permets les remarques suivantes.</p> <p>OBJECTIFS du projet :</p> <p>Parmi les objectifs mentionnés à la page 5 du dossier 2 objectifs vont à l'encontre de la loi LOM en favorisant l'usage de la voiture individuelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capter le trafic périurbain pour améliorer les conditions d'accès à l'agglomération et à la rocade Est • Améliorer et sécuriser les conditions d'accès au périphérique Est <p>car pour atteindre ces 2 objectifs, le projet est d'ajouter un nouvel échangeur d'accès à la rocade est.</p> <p>Or l'ajout de nouveaux axes routiers sur une zone encombrée ne fait que rajouter du trafic. La route n'aimant pas le vide, les voitures s'empressent de le combler.</p> <p>COÛT du projet :</p> <p>L'échangeur représente 33,5 M€, soit plus de la moitié du projet (61,5M€) dont la part de financement de l'échangeur représente 18 M€ pour Toulouse Métropole. Ces 18 M€, plutôt que d'être investis dans un échangeur dont l'efficacité n'est pas démontrée, mais dont les impacts négatifs sont avérés (impact sur l'environnement, et les conditions de circulation sur la rocade aux heures de pointe), comment pourraient-ils être investis efficacement dans du développement de transports en commun sur ce secteur ?</p> <p>ETUDE de TRAFIC :</p> <p>Les études de trafic sont largement insuffisantes, contestables et ne démontrent en rien l'efficacité de l'échangeur supplémentaire. Sans entrer dans le détail, on peut faire les remarques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les créneaux « heures de pointe » sont insuffisants et doivent être élargis de 30 mn de part et d'autres pour refléter la réalité, • La densité du trafic sur la rocade est entre les 2 échangeurs 17 et 18 aux heures de pointe n'est pas pris en compte dans les simulations. Or la densité du trafic sur ces créneaux horaires, et la proximité des 2 échangeurs 17 et 18 sont telles que des bouchons réguliers se créent sur ce secteur de la rocade remontant jusqu'au Palays dans le sens sud nord et le réseau secondaire au droit de ces échangeurs. L'ajout d'un échangeur supplémentaire ne fera qu'accroître le phénomène. Chaque fois que la densité du trafic dépasse un seuil, les voitures entrant et sortant au niveau de ces échangeurs créent un ralentissement immédiat. Le trafic passe d'un régime laminaire à un régime perturbé qui peut durer plus d'une heure. Ce phénomène sera d'autant plus accentué que la majorité des usages de la rocade porte sur des tronçons espacés de 2 échangeurs successifs voire 3 (études lors du débat sur le grand contournement autoroutier de Toulouse en 2009). • Page 20 : il est dit que l'ajout de la jonction est n'augmentera pas le nombre de déplacements. Dans ce cas, cette jonction est ne sert à rien sauf à créer les problèmes énoncés précédemment. Pour sécuriser les axes existants (route de Revel et route de Castres), il suffit de développer les aménagements adéquats sur ces itinéraires, et de proposer une offre de transport en commun plus riche pour réduire l'usage de la voiture individuelle. 	0

	<p>• Page 22 : les graphiques de report de trafic ne sont pas réalistes pour les raisons évoquées précédemment sur l'ajout du nouvel échangeur et des perturbations qu'il engendrera sur la rocade est.</p> <p>CONCLUSION et DEMANDE :</p> <p>Il ne faut pas chercher à améliorer les accès à la rocade, mais plutôt à maintenir les difficultés d'accès par la congestion et porter l'effort sur le développement de l'offre de transport en commun et les modes doux afin qu'il soit réellement concurrentiel en termes de temps et de coût pour l'utilisateur et qu'il enclenche un vrai report modal.</p> <p>• Le projet d'ajout d'un échangeur supplémentaire sur la rocade entre les échangeurs 17 et 18 sera un facteur de dégradation des conditions de circulation sur la rocade est sur ce secteur, qui se reportera sur le réseau secondaire. Cet échangeur représente un coût de 33M€ dont 18 M€ pour la collectivité, 18 M€ que Toulouse Métropole serait bien inspirée d'investir dans les transports en commun.</p> <p>• L'étude des trafics sur l'ajout de l'échangeur est insuffisante et contestable sur les résultats, elle ne démontre pas en tout cas l'intérêt de cet échangeur. Pour que l'intérêt d'un tel échangeur soit apprécié en toute transparence il faut que le dossier que le maître d'ouvrage devra déposer pour l'enquête publique prévue en 2023 présente au public :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Le type de logiciel utilisé, et les méthodes utilisées pour simuler les projections de trafic et les reports, o Toutes les données de trafic utilisées et leurs origines pour alimenter et calibrer le modèle de trafic, o Les paramètres et les règles de report de trafic, qu'il soit modal ou les reports des voitures individuelles d'un itinéraire à l'autre, o Une étude de sensibilité sur les paramètres de la modélisation, o Les gains de temps pour chaque itinéraire, o Les effets de l'échangeur (bouchon) sur les conditions de circulation sur la rocade, et les pertes de temps induites, o Un bilan socio-économique du projet jonction est avec et sans échangeur. 	
<p>Double peine pour Toulouse, un, la densification verticale, deux la densification de bitume</p>	<p>Alors que la ville subit une politique de densification dont il n'est pas souhaitable de débattre ici, on crée un entonnoir de plus.</p> <p>Car il s'agit bien d'un entonnoir côté Toulouse.</p> <p>Je veux bien admettre que côté Est du périphérique des communes seront accessibles plus facilement. Et que cela fluidifiera..... jusqu'à un certain point....</p> <p>Mais côté Toulouse cela va vider une partie des entonnoirs que sont les accès existants en en créant un autre. Et comme à proximité de ce projet il n'y a pas d'offre de stationnement nouvelle, cela amènera de toute façon ce flot de véhicules dans le grand entonnoir final. Non sans avoir, en venant, pollué de toute sorte de manière chaque nouveau mètre piétiné, environnement et cadre de vie.</p> <p>Il me semble que c'est considérer comme une fatalité ces surdensités que l'on crée de toute pièce en concentrant l'activité au lieu de la répartir.</p> <p>Mais là aussi n'est pas le débat.</p> <p>Dans la meilleure des hypothèses, les intentions de nos élus sont contraintes et sincères.</p> <p>Leur responsabilité à présent est trouver les alternatives qui ne détériorent pas l'existant.</p> <p>Non au projet actuel.</p>	<p>0</p>
<p>Un projet qui n'est plus dans l'air du temps</p>	<p>Habitant Quint-Fonsegrives depuis bientôt 30 ans, j'ai pu apprécier les problèmes de circulation de cette zone et leurs évolutions.</p>	<p>0</p>

	<p>Quelques points à considérer que je n'ai pas retrouvé dans cette étude pourtant bien fournie et bien travaillée.</p> <p>1/ Les énormes blocages aux heures de pointes proviennent des blocages de la Rocade qui "remontent" sur la route de Castres jusqu'au M16 : ce projet n'y changera rien !</p> <p>2/ Quint-Fonsegrives enregistre un trafic de 20000 véhicules/jours. La traversée du village est un point noir lors de heures de pointes : ce projet n'y changera rien. Sur ce point, je vous renvoie d'ailleurs, page22 de la présentation où on voit apparaître une baisse du trafic dans le village si le projet se fait comment pouvez arriver à une telle conclusion ?</p> <p>3/ Depuis 30 ans, l'amélioration la plus significative a été constatée avec la création des voies de bus en site propre et de l'arrivée des lignes LINEO. Preuve en est, le parking voiture "Relais Ribaute" sature de plus en plus souvent, TISSEO envisage de l'agrandir. C'est vraiment autour des transports en commun et modes doux que l'effort doit se concentrer.</p> <p>4/ Ce projet amènera à une saturation totale du M16 qui est déjà plus que limite.</p> <p>5/ Le projet propose une 2x2 voies entre la rocade et le M16. Qu'est ce qui peut justifier ce 2X2 voies ?</p> <p>6/ La présence de la clinique CAPIO engendre du trafic supplémentaire et créé des réels problèmes de parking sur le M16. Ce projet ne travaille pas à la réalisation de ce problème : plus il y aura de voitures, plus il y a aura de problèmes.</p> <p>Ma proposition :</p> <ul style="list-style-type: none"> * faire un accès multimodale au-dessus de la rocade comme celui au-dessus de A620 (Rue Tarfaya) mais supprimer les accès vers/ depuis la rocade. Accès en 1x1 pour les voitures et pistes cyclables normalisées (plutôt que voies vertes) . Au regard de vos chiffres, le budget sera divisé par 2. * développer des zones de parking/co-voiturage en amont de communes comme Quint-Fonsegrives/St-Orens et aider/financer TISSEO à augmenter la fréquence de passage de ses bus. * améliorer l'accès à la sortie 17 en faisant une jonction entre l'Avenue José Cabanis (Clinique CAPIO) et l'Avenue Jean René Lagasse (le long de l'Aéroport de Lasbordes) afin de décharger le M16 <p>Je suis désolé mais ce projet est "old fashioned", il est d'ailleurs d'une conception d'il y a presque 10 ans où le "tout voiture" était encore de mise.</p> <p>Il est vraiment nécessaire de revoir ce projet, sous un autre angle ("think out of the box").</p> <p>Toulouse-Métropole pourrait si elle le souhaite montrer une politique volontariste de changement en terme d'utilisation de la voiture .</p> <p>Antoine - 63 ans</p>	
<p>Annuler cet échangeur avant étude multimodale complète et tenant compte de tous les projets à venir</p>	<p>L'étude de l'utilité de cet échangeur doit être faite en prenant en compte l'évolution actuelle et future des déplacements. Elle doit tenir compte de la future Ligne de métro, du développement des TER, des LINEO actuels et futurs, du Télétravail, des futurs REV et du report des déplacements vers les modes actifs. Mais aussi de la ZFE et de l'augmentation future des carburants ainsi que de la diminution des places de stationnements sur l'aire métropolitaine.</p> <p>Ensuite il pourra y avoir une réflexion et surtout l'étude des projets de reports modaux avant de construire une nouvelle infrastructure routière. En regardant les</p>	<p>4</p>

	livrets Toulouse Métropole en chiffre, on voit combien de report modal est possible de faire dans les villes où 75 à 100% de la population se déplace en voiture particulière. exemples joints	
Projet inutile et "contre-écologique"	Je pense qu'il faut arrêter ces projets qui facilitent l'usage de la voiture. Il faut privilégier des projets pour les modes doux. On parle de limiter l'artificialisation des sols, ce n'est pas en créant de nouvelles routes qu'on va dans le bon sens.	0
Projet à rebours de la Transition écologique	<p>Bonjour,</p> <p>je m'oppose à ce projet qui est à rebours des besoins en lien avec une transition écologique obligatoire face aux défis de réchauffement climatique.</p> <p>Premièrement, ce projet entraînera une artificialisation de sols de grand intérêt, situés à proximité immédiate d'une zone naturelle et de deux cours d'eau. Les éventuels "compensations" ne peuvent pas effacer le fait de faire disparaître des corridors écologiques et zones d'ilôts de fraîcheur.</p> <p>Interférence avec la ZNIEFF des prairies de Lasbordes, présence de "L'Azuré du Serpolet, espèce très localisée à l'échelle de la métropole toulousaine et menacée localement, qui fréquente les friches et ourlets à origan en bordure de l'Hers et de la Saune." Donc on acquiesce qu'on va aller directement détruire une partie de l'habitat d'un espèce menacée.</p> <p>Ce projet clairement manque d'un priorisation dans l'approche "Eviter, Réduire, Compenser." Seulement 3 mesures d'évitement pour 17 de réduction. Des mesures d'évitement génériques, peu précisées dans le dossier de Concertation telles que "Adaptation du projet aux sensibilités écologiques". Avec ce genre de mesure ultra flou, on ne va pas éviter grand chose. Il serait opportun de donner plus de détails dans l'étude d'impact car c'est absolument flou.</p> <p>Le dossier indique clairement "le projet fera l'objet d'un dossier de demande de dérogation pour destruction d'espèces ou d'habitats d'espèces auprès de la Commission Nationale de la Protection de la Nature (CNPN) (...)".</p> <p>Donc sur l'autel d'un trafic routier meilleur, on acte la disparition d'habitats écologiques importants dans une métropole qui souffre déjà du manque d'ilots de fraîcheur.</p> <p>Les sites de compensation proposés sont déjà en partie des sites naturels. Le site 1 est un champ de grande culture. Donc on explique qu'on va faire de la compensation en retirant du foncier agricole? Double perte : perte d'habitat écologique de par le projet et ensuite retrait de foncier à vocation agricole pour faire de la compensation? Le site 2 semble correspondre à des espaces naturels déjà existants. Le site 3 est comme le site 1, un champ de grande culture. Retirer du foncier agricole : Ce n'est pas de la compensation !</p> <p>Deuxièmement, ce projet ne va donc pas dans le sens de l'objectif de zéro artificialisation nette à atteindre dans les prochaines années.</p> <p>Troisièmement, les études de trafic potentiel montrent qu'avec ou sans projet, l'augmentation du trafic est la même. Pourquoi donc alors construire une telle infrastructure ?</p> <p>Comment les hypothèses prises et calculs réalisés peuvent considérer un tel résultat alors que toute création de nouvelle infrastructure engendre quasi systématiquement un appel d'air de trafic routier. Ce nouvel échangeur serait une</p>	0

	<p>exception qui confirme la règle ...</p> <p>Je pourrais continuer encore longtemps.</p> <p>A l'heure où le PDU et le PLUIH de Toulouse Métropole ont été annulés en justice, on continue à vouloir développer un projet comme la Jonction Est. On ne repense pas un instant les mobilités pour mettre le paquet sur autre chose que la voiture. Cela en devient désespérant.</p> <p>S'il vous plaît, prenons tous conscience de façon collective qu'il y a d'autres moyens de se déplacer que le tout routier, ce même pour de nouveaux quartiers en bordure de ville.</p> <p>Merci pour votre attention.</p>	
	<p>Le projet de Jonction Est va devenir une nécessité avec l'accroissement de la population dans le secteur. Le projet m'a l'air bien réfléchi dans son ensemble (laissons les experts faire leur travail), mais il y a toutefois deux remarques dont j'aimerais faire part.</p> <p>D'abord, il me semble nécessaire de séparer sur la voie verte les piétons et les vélos. Les allures sont bien différentes entre ces deux modes de déplacement et les dissocier physiquement (revêtement, séparation en pavé rose) permettrait d'améliorer la sécurité pour tous.</p> <p>Ensuite, concernant les transports en commun et après discussion avec les élus lors de la réunion de présentation du projet, il semble que la jonction sera empruntée à terme par les transports en commun (Linéo 1 qui sera relié au Linéo 7/nouveau Linéo 9). La jonction étant amenée à supporter un trafic important au vu du 2x2 voies côté Quint-Fonsegrives, ne serait-il pas judicieux de créer une voie de bus qui permettrait d'améliorer le fonctionnement du transport en commun ?</p> <p>Par ailleurs (même si cela est un peu hors-sujet et relève plus des compétences de Tisséo), je me demande s'il ne serait pas plus intéressant de conserver le Linéo 1 sur son itinéraire actuel Route de Castres et de faire passer à la place sur la Jonction Est la future ligne 23 (dont le terminus est actuellement prévu à la Cité de l'Espace) pour rejoindre Fonsegrive-Entiore, ce qui assurerait un accès direct entre le parking relais à cet endroit et la future station de métro Limayrac-Cité de l'Espace.</p>	0
Séparation piétons/cycles et transports en commun	<p>Ce projet, en grande majorité orienté vers la voiture est en contradiction avec l'objectif de réduction de la part modale de la voiture de la métropole et les objectifs de réduction des émissions de CO2 de la Région, de la France et de l'Europe.</p> <p>Je pense qu'il faut s'économiser cet investissement contre-productif et dangereux pour l'avenir et réorienter les finances vers des projets plus eco-responsables.</p>	0
Contre-productif et dangereux pour l'avenir.	<p>Il est plus que temps de repenser nos transports. Le constat scientifique de l'état du monde montre qu'il est criminel de vouloir faciliter l'usage des véhicules individuels motorisés.</p> <p>Les décideurs et décideuses qui portent un tel projet sont assurément mésinformés sur les catastrophes écologiques auxquelles nous faisons face.</p>	1
Projet néfaste et anachronique	<p>Abandonnez, purement et simplement, ce projet d'un autre siècle ; et redirigez le budget vers les mobilités douces, où le besoin est fort.</p>	

Projet incompatible avec notre vie actuelle et future	<p>C'est un projet qui ne tient pas compte des changements actuels qu'ils soient climatiques, environnementaux et écologiques.</p> <p>Ce qui m'étonne le plus c'est l'installation dernièrement d'une ZFE et en même temps la politique du "tout voiture et tout béton" ! N'est-ce pas antinomique ?</p>	0
Cet ancien projet de "Jonction Est" n'est pas du tout adapté!	<p>... il n'est pas adapté aux nouvelles façons de se déplacer, ni à la configuration de l'est Toulousain.</p> <p>J'ai bien lu tout le dossier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pas de bus en site propre - un trottoir de 2m et une bande cyclable de 3m, en bord de route: qui a envie de passer dans cet enfer, c'est impraticable, dangereux, bruyant, pollué, sous la chaleur ou la pluie... - pas de réelle précision sur le coût et le financement : 60, 5 millions d'euros? dont 44,95 millions d'euros de Toulouse Métropole (nos impôts). On trouve d'autres montants dans la presse. - pour gagner en temps pour les véhicules individuels entre 2 et 8 minutes sur un trajet! Les humains ont-ils réellement besoin d'un million pour gagner 1mn? - l'espace conservé le long de la rocade, est pour la SNCF! Pourquoi ne pas réfléchir à un projet "rail"? - les zones naturelles vont être déplacées, et les 2 rivières, la Saune et l'Hers, subiront encore la pollution ambiante. <p>J'habite l'est de Toulouse, je connais bien le lieu, il y a 3 sujets dont on ne parle pas assez :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la Cité de l'Espace, lieu agréable et de tourisme avec de nombreuses activités dans le parc en extérieur. La nouvelle route sera accolée à ce parc : fini le silence, le calme, l'observation des étoiles en plein-air. - la rue Hurel, elle est étroite et va se transformer en goulot d'étranglement (bouchons, chaleur, bruit, émanation de produits polluants, éclairage, phares). - la Voie Verte qui prolonge La Plaine derrière la Cité de l'Espace, elle est très utilisée par les vélos, les piétons, les familles, les employés pour aller au travail..., car elle est sécurisée et agréable. Elle va être entrecoupée, se retrouver mélangée aux voitures. <p>Beaucoup le savent déjà, cet ancien projet est lié au déménagement de la Clinique Croix du Sud, et au souhait de constructions de logements et d'entreprises à Quint, St Orens, Balma... MAIS les habitants de cette zone et les patients de la clinique ont droit eux-aussi aux déplacements doux, les distances sont courtes, et il peut être très facile de se déplacer à vélo, en taxi-vélo, à pied, en bus...</p> <p>Les élus devraient être là pour voir plus loin dans la gestion des déplacements, avant de construire. C'est le moment de profiter d'une réflexion nouvelle, même pour les patients de la clinique (le parking est déjà saturé et les patients se garent un peu n'importe où, sur les trottoirs...)</p> <p>Nous sommes en juillet 2022, avec une 2ème canicule, et tout le monde sait que nous devons tendre vers la sobriété.</p> <p>Je propose UNE PASSERELLE, avec au centre des navettes de bus, reliées au Métro, de chaque côté une piste vélo-trottinettes, de la végétation, des pistes piétons! Ou bien aussi un train ou un tram. Merci.</p>	0
Un non-sens écologique et social	<p>Ce projet de jonction Est est un non-sens complet au regard des enjeux écologiques, sociaux et de résilience face au changement climatique.</p> <p>Il est absolument catastrophique que la métropole cherche à accompagner et favoriser une augmentation de trafic liée à l'augmentation de la population. Tout ses efforts devraient au contraire se concentrer sur la lutte contre cette augmentation de trafic, afin de se conformer à nos objectifs de limitation des émissions de CO2. Il faut également rappeler que Toulouse a été condamné par le passé pour non respect des réglementation en terme d'émission de particules fines, qui ont un impact important sur la santé des toulousains. Il faut rappeler qu'une part de ces particules provient de l'usure des pneumatiques, et que</p>	0

	<p>l'électrification du parc automobile aura donc un effet limité sur ces émissions.</p> <p>Les énormes surfaces artificialisées et les arbres coupés pour réaliser le projet vont augmenter les effets d'îlots de chaleurs urbains et les dégâts des eaux lors des fortes précipitations en raison du ruissellement. La politique de compensation visant à replanter des arbres ailleurs est une arnaque : c'est le feuillage qui régule la température, planter de jeunes plants en remplacement d'arbres de plusieurs 10aines d'années n'a aucune balance positive à court terme. De plus, localement cette compensation n'a aucun effet : au bord de la chaussée, la température sera insupportable en été pour les piétons et cycles qui oseront s'y aventurer.</p> <p>En terme de qualité de vie, ce projet est également un non-sens : il n'y a pas d'avenue pénétrante dans la continuité de la jonction coté Toulouse, les automobilistes vont donc chercher à rejoindre les deux axes pénétrants (avenue de Castre et route de Revel / Jean-Rieux) en traversant des rues résidentielles étroites, dans lesquelles on a déjà du mal à installer des transports en commun de qualité faute de place (cf. aménagements du Linéo 12). Cette augmentation de trafic sera dommageable pour les riverains et les usagers des transports en commun.</p> <p>La coulée verte le long de l'hers sera irrémédiablement abîmée par ce projet. Véritable lieu de fraîcheur, itinéraire des promeneurs, des cyclistes se rendant à leur travail au sud de Toulouse, cette coulée sera interrompue par 4 vois bitumées, avec la rupture du couvert végétal, le bruit et la dangerosité inhérents aux véhicules circulant à grande vitesse. La proximité d'une aire de jeux pour enfants ne semble pas avoir été prise en compte dans le projet. Les cyclistes savent par ailleurs le mépris des entreprises de BTP des continuités cyclistes et piétonnes (favorisé par le laxisme de la métropole), on peut donc s'attendre à une rupture d'itinéraire pendant toute la durée des travaux, avec report sur les axes routiers pour les cyclistes, et tout les dangers que cela implique.</p> <p>Enfin, d'un point de vue économique et sociale, ce projet est également un non sens : le prix à la pompe s'installe durablement au dessus des 2€ le litre, et la pénurie de matières premières, la complexité de fabrication et l'érosion du pouvoir d'achat vont réserver la voiture électrique aux seuls gens aisés. Il est urgent d'aider les populations à sortir de leur dépendance à la voiture, car en 2030 il n'est pas du tout évident qu'une mobilité basée sur la voiture soit encore soutenable pour une grande partie de la population. Plutôt que de condamner les gens à la misère en les incitant à habiter loin du centre ville avec une mobilité basée sur la voiture avec des investissements dans des infrastructures favorisant uniquement ce mode de déplacement, il est urgent de ré-équilibrer les investissements massivement en faveur des modes alternatifs, et de créer les conditions d'un futur vivable pour tous.</p> <p>Aussi je m'oppose fortement à ce projet et souhaite son abandon pur et simple. Le financement pourra utilement être ré-orienté vers l'amélioration du franchissement de l'échangeur de Balma-Gramont pour les modes doux, qui est scandaleusement sous équipé depuis des années malgré les nombreuses demandes et alertes.</p>	
Préserver le parc de la plaine	Ce projet ne prend pas en compte l'importance du parc de la plaine et de la piste cyclable dans ce quartier. C'est un lieu de détente de sport et de mobilité douce pour tout le quartier qui par ailleurs comporte très peu d'infrastructures sportives. C'est pourquoi j'y suis opposée .	0

J'écris ces lignes alors que sévit la deuxième canicule de l'année et que Toulouse est une des grandes villes, voir la grande ville la plus concernée cette année : c'est là je pense que nous pouvons prendre conscience, habitants comme élus, que plus que jamais la ville doit se réinventer pour continuer d'exister.

Habitant du quartier Limayrac depuis 20 ans j'ai déjà pu exprimer mon avis sur le projet de la Jonction Est lors des deux précédentes concertations 2007 et 2016. Lors de ces concertations, j'avais fait part de mon incompréhension de la desserte coté Toulouse de l'échangeur alors qu'avant 2007, comme son nom l'indique ce projet ne devait desservir que la partie Est extérieure à Toulouse. Cette desserte coté Toulouse allait entraîner une circulation accrue dans notre quartier, entraîner une paralysie en cas de bouchons sur la rocade notamment de la ligne de bus 37, augmenter la pollution du quartier sans parler de la coupure de la voie verte de l'Hers, poumon vert de tous les quartiers toulousains environnants.

Ces griefs n'ont évidemment pas changés, mais depuis 2016 mon avis a évolué. La plupart de mes déplacements se font en vélo classique pour aller à mon travail à Airbus Defence and Space au Palays, ou en vélo électrique que je partage avec ma femme, ce dernier facilitant les déplacements dans notre quartier escarpé pour faire les courses notamment. J'apprécie d'ailleurs de plus en plus le trajet sur la voie verte de l'Hers coté Toulouse, puis coté Malepère, grâce au contact retrouvé avec la nature le temps du trajet, cette nature qui nous apparaît chaque jour plus précieuse.

J'ai aussi pu constater concrètement comment multiplier les aménagements voitures ne faisaient qu'accroître les déplacements automobiles et la congestion : en effet lors de l'ouverture aux voitures de la LMSE à l'été 2016 pour passer au-dessus de la rocade entre le B612 et le CNES, le trajet en voiture de mon domicile à mon travail a été multiplié par 2 ! Cet aménagement a certainement profité à d'autres, ceux qui habitent dans l'Est Toulousain, loin de leur travail et qui ont pu réaliser leur rêve de maison individuelle avec piscine au détriment des habitants de proximité.

A partir de cette expérience et des déficits qui nous attendent pour adapter la ville de demain au réchauffement climatique et empêcher qu'elle participe à celui-ci, je pense que ce projet d'échangeur de la Jonction Est doit être abandonné :

- ce projet est le parfait exemple d'un projet qui va augmenter l'étalement urbain et le trafic automobile, en bénéficiant à ceux qui habitent loin de leur travail au détriment de ceux qui ont préféré sacrifier la piscine ou la maison individuelle pour habiter près de leur travail ;

- ce projet est consommateur de 20 hectares d'espaces verts, il va donc participer à l'augmentation des îlots de chaleur urbain, inciter les habitants à s'éloigner de Toulouse pour leurs activités de loisirs en portant atteinte à la qualité des espaces verts publics dont profitent de nombreux toulousains, voie verte de l'Hers, parc Nature Ribaute ;

- ce projet porte atteinte à une biodiversité unique dans l'agglomération toulousaine reconnue dans le dossier de concertation comme à fort enjeux écologiques et qu'il vaudrait mieux mettre en valeur que détruire ;

- ce projet sous couvert de proposer une piste cyclable et une voie piétonne, omet de dire qu'une passerelle séparée avait été évoquée, mais ne fait plus partie du projet, et que c'est donc par économie que l'on fait passer ces voies le long de l'échangeur automobile ; hélas on sait très bien que ce type d'aménagement n'est pas du tout incitatif ! Qui a envie de cheminer à pied ou en vélo sur un échangeur de la taille de celui de Balma-Gramont avec 4 franchissements de voies automobiles et le long d'une 2 x 2 voies ? Seule une passerelle séparée ou un tunnel sont incitatifs par rapport à la voiture, en limitant le nombre de voies traversées et en donnant un vrai confort visuel, sonore et sanitaire au courageux piétons et cyclistes ! Par ailleurs ces aménagements sont réclamés depuis une vingtaine d'année par les habitants des quartiers environnants sans un seul projet

Projet d'un autre temps, la ville du futur ne peut exister qu'avec des mobilités douces et des espaces verts préservés.

1

proposé en retour avant 2022 avec enfin des études lancées dans le cadre du projet REV. Rappelons qu'un cycliste est mort le 20 février 2020 happé par un camion au passage sous la rocade à l'échangeur Montaudran n° 18 et que j'ai moi-même eu un accident une voiture étant passé sur ma roue avant de vélo à cet endroit en juillet 2020 ;

- ce projet va coûter au minimum 79 millions d'Euros payés par nos impôts locaux pour les $\frac{3}{4}$ (Toulouse Métropole), et $\frac{1}{4}$ avec l'augmentation des péages autoroutier par Vinci. Il ne me semble pas compatible de l'investissement colossal de 2,8 milliards d'Euros au minimum dans la troisième ligne de métro qui desservira le sud-est toulousain tant sur le plan financier qu'idéologique. Cet argent serait beaucoup mieux à propos s'il était dépensé pour financer un report modal incitatif vers ce métro justement par exemple en reliant le téléphérique urbain Téléo à la future station de métro Montaudran et à l'arrêt LMSE Malepère/Saint-Orens, et pour développer des franchissements de rocade via des passerelles ou tunnel réservés aux modes doux.

- ce projet n'est pas compatible d'une Zone à Faible Emission coté Toulouse, puisqu'il va augmenter le trafic automobile dans cette zone.

Habitante du quartier depuis plus de vingt ans, je l'ai vu évoluer avec l'arrivée de nombreux nouveaux habitants des immeubles construits le long de l'avenue de Castres. Plus de 600 logements ont été construits et malgré cela, la circulation sur l'avenue de Castres a diminué : il y a quelques années le ralentissement du soir commençait à la cité de l'Hers, il commence maintenant beaucoup plus bas et permet au Linéo 1 de franchir la rocade sans ralentissement notable.

Il est donc possible d'accueillir de nouveaux habitants sans créer de nouvelles routes, à condition de proposer des alternatives à la voiture.

Beaucoup d'habitants du quartier de l'Hers ont changé leurs habitudes de déplacement grâce au Linéo 1 et à l'augmentation de la fréquence du bus 19. L'arrivée prochaine du métro à Limayrac et du Linéo 12 vont probablement accentuer cette tendance.

L'usage du vélo est également plébiscité dans le quartier : voie verte de l'Hers et montée facile de l'avenue de Castres en vélo électrique.

Je fais partie de ceux qui n'encomrent plus les rue du quartier aux heures de pointe avec ma voiture, préférant aller travailler à vélo, quelle que soit la météo, dans le quartier Montaudran. J'ai d'ailleurs constaté une diminution (en vélo on voit très bien où commencent les ralentissements !) de la circulation automobile route de Revel côté Toulouse.

La zone verte de l'Hers est notre jardin, lieu de promenade, de pratique sportive et c'est une voie cyclable très agréable pour les trajets du quotidien. Le quartier n'a pas du tout besoin d'une coupure de cette zone verte, avec l'afflux de voitures, bruit et pollution qui en découlera.

L'année de référence choisie dans le dossier présenté est 2019, hors plusieurs données nouvelles sont apparues depuis : pandémie, développement du télétravail, augmentation du prix du carburant, nécessité de sobriété énergétique, essor du vélo électrique.

Il est urgent d'attendre avant de décider de réaliser cet aménagement coûteux et d'une autre époque.

Les infrastructures routières actuelles du quartier sont tout à fait suffisantes même s'il y a parfois quelques ralentissements comme dans toute zone urbaine, de plus, rendre la circulation « plus fluide » est une incitation forte à utiliser sa voiture.

Nous sommes en 2022, nous ressentons cet été très concrètement les effets du réchauffement climatique.

J'espère que nos élus renonceront à ce projet de jonction Est et décideront de dépenser l'argent du contribuable avec des projets d'avenir : développement des transports en commun y compris à l'extérieur de Toulouse, du vélo et de la marche en ville.

C'est bon pour le climat, pour l'avenir de nos enfants, pour notre santé et pour notre pouvoir d'achat !

Non à cet inutile projet du 20ème siècle incitant à l'usage de la voiture en zone urbaine

0

<p>- Une offre de transport efficace, inexistante pour les habitants de l'est de la métropole. Une offre de transport est principalement dirigée vers le CV de Toulouse. Aucun renforcement n'a lieu pour les habitants de l'Est de la Métropole</p> <p>- Un impact supposée d'opérations d'aménagements éloignés du secteur géographique de ce projet Il serait intéressant de connaître les données de la clinique RAMSAY Croix du Sud quant à la provenance de la patientèle des médecins. Ces données nous permettraient d'avoir une bonne vision sur l'opportunité de cet échangeur . Les ZAC Malepère, la ZAC de Balma Gramont, la ZAC de Tucard, Quartier Gamasse-Rébeillou et Toulouse Aérospatiale sont géographiquement éloignées de ce projet d'échangeur. Pourquoi les mettre en avant ? Quelle en sera la réelle plus-value ?</p> <p>- Une artificialisation des terres sans complaisance Sur quels calculs, issues des données des 10 dernières années, se basent la métropole et Vinci pour définir les 50% de surface autorisée à être artificialisée pendant ces 10 prochaines premières années ? Quelle part ce projet prendra t'il dans les 50% à artificialiser dans le quota de la métropole?</p> <p>- Faune et flore, principales victimes Un véritable problème puisqu'une demande de dérogation avec mises en œuvre de mesures compensatoires pour destruction de la faune et flore existante va être demandée ! Cela montre bien que la surface projetée d'occupation va détruire une faune et une flore importante.</p> <p>- Une variante inexistante qui doit être étudiée et présentée aux habitants. En 2030 les prévisions de circulation montrent que le projet augmentera le nombre de véhicules individuels carbonés de 0,3% - celui des TC diminuant de 0,4% - par rapport à une évolution au fil de l'eau. En 2040, le ratio sera de +0,4% et de -0,3%. L'impact sur les efforts que nous devons réaliser pour éviter les épisodes météo que nous venons de connaître est négatif, puisque les TC, normalement destinés à faire diminuer la part de la voiture, régressent Les effets du télétravail, du changement des habitudes des habitants lors de la mise en service de la 3^e ligne de métro sont-ils véritablement pris en compte dans cette réduction du temps de parcours ? Il aurait été intéressant de quantifier le trafic au-delà de la M16 avant et après projet. C'est une information essentielle et manquante. Côté intérieur, le calcul de trafic demandent à être précisé et clarifié. Ce n'est pas le trafic qui sera fluidifié, mais la pollution qui se concentrera sur des lieux aujourd'hui peu pollués et protégés.</p> <p>Avec le même budget, il aurait fort intéressant de connaître l'évolution du trafic si un projet de TC performant pour les territoires situés à l'extérieur de la rocade avait été envisagé. A cette variante de projet en TC, il peut être ajouter: L'accès des communes par la bretelle A680 - A68-Verfeil. La refonte complète des échangeurs, des carrefours à proximité, et l'insertion des infrastructures sécurisantes pour les modes actifs, dont le vélo et les piétons. On peut se demander si l'absence de proposition d'une variante n'aurait pas montré l'avantage de celle-ci, vis-à-vis du projet d'échangeur.</p> <p>- MECDU du PLU Ce projet ne renvoie pas, aux habitants, une volonté de nos collectivités, d'anticipation au nouveau PLUiH, qui devra répondre à des exigences environnementales plus draconienne pour le bienfait de la planète et de ses habitants.</p>	0
--	---

Projet d'un autre temps à enfouir au plus profond du placard pour qu'il y soit oublié!

- Conclusion

Quel que soit son positionnement, trop près de l'échangeur de Montaudran, ou trop loin de la Saune, ses contraintes techniques, son impact sur la faune et la flore, il n'a que des côtés négatifs:

- L'échangeur a-t-il été positionné à cet endroit pour l'éloigner « psychologiquement » de celui de Montaudran.
- L'emplacement choisi, le choix d'une voirie 2x2 voies, les contraintes de l'aérodrome et du collecteur d'eaux usées, fait que ce projet artificialise trop de terre.
- Le raccordement à la voirie toulousaine existante, ne peut que saturer la circulation sur les axes déjà trop étroits des quartiers, intérieurs, situés à proximité du projet.
- La destruction de la faune et flore existante entraînant une demande de dérogation avec mise en œuvre de mesures compensatoires.
- Les phases suivantes du projet ne prenant pas en compte un développement des TC et des modes actifs, ainsi que l'éventualité de la liaison A68-Verfeil pour la desserte des communes aux-limites du PTU.

Ce projet, quelle que soit la loi, artificialise trop de terre qui pourrait être transformée en zone de nature et axes de déplacements en modes actifs - moins coûteux, moins destructeurs de terre, meilleur pour la santé. Trame verte et bleue, fortement nécessaire dans les zones d'habitats densifiées.

Ce projet n'a pas d'influence sur les opérations d'aménagements citées, celles-ci étant éloignées.

Ce projet n'apporte que peu d'améliorations par rapport à une évolution du trafic sans ce projet. Il a même un effet néfaste sur les déplacements peu ou non polluants que sont les TC et les modes actifs.

Ce projet ne répond pas aux exigences de lutte contre le réchauffement climatique ni à l'amélioration des déplacements sur l'Est de la métropole toulousaine.

Ce projet n'est pas proposé avec une variante.

L'impression qui en ressort est celle d'un projet que l'on doit absolument réaliser avant que les règles se durcissent.

C'est pourquoi je suis défavorable à ce projet.

Voir document en pièce jointe.

Bernard PIAT

Annexe 4. Les avis émis dans le cadre de la réunion avec les associations locales

Objet : Echanges avec les associations sur les impacts positifs et négatifs du projet de Jonction Est.

En introduction il est rappelé qu'il n'y a pas de politique dans l'assemblée et que l'objet de la réunion est essentiellement de pouvoir discuter du projet avec les associations d'un point de vue technique.

Plusieurs des intervenants techniques sont présents pour apporter ces réponses (maîtrises d'ouvrages, services TM concernés, Bureaux d'études conseils).

L'exercice demandé aux représentant des associations est d'exposer de façon détaillée leurs arguments en faveur ou contre ce projet : quels sont pour eux les impacts positifs ou négatifs du projet qui leur est présenté.

Tous les représentants présents ont pu prendre la parole. Leurs interventions sont classées par thème dans le CR suivant :

4.1 Thématique modes doux et transports en commun

Impacts négatifs	Impacts positifs
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le projet ne correspond pas aux attentes : il serait préférable d'aménager correctement les échangeurs 17 et 18 ➤ Projet pas incitatif pour la circulation des modes doux au niveau de l'échangeur – mêmes problématiques qu'aux échangeurs existants qui ne sont pas sécurisés (feux, flux mélangés ; croisement voitures ...) ➤ Projet qui ne tient pas compte du développement du mode « vélo » ➤ Le vélo semble être ici la caution du projet routier ➤ TC pas pris en compte sur ce nouvel axe ➤ Jonction avec la voie verte existante mal faite / attention voie verte existante le long du périphérique actuellement mal entretenue (problèmes de revêtement) ➤ La réalisation d'une telle voie ne favorise pas le questionnement sur la mobilité – entérine de mauvaises pratiques ➤ Ne permet pas de se projeter sur le futur et d'autres modes de déplacements ➤ Voie verte existante le long de la Saune impactée 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Avantage d'une nouvelle voie piéton/cycle qui traverse la rocade <i>mais</i> c'est cher pour une voie piétons/cycles dans le mesure où la partie routière ne semble pas nécessaire ➤ Nouvelle voie piéton / cycle entre 2 espaces verts

Questions sur le projet
<p>Comment est gérée l'intermodalité ? il ne semble pas y avoir de parking relais prévu dans ce secteur pour ne pas faire rentrer les voitures dans la ville ?</p> <p>Quelle connexion entre cette nouvelle voie verte et le réseau existant vers le centre ville ?</p>

Remarques autres / propositions
<ul style="list-style-type: none"> - Une simple passerelle au dessus du périphérique coûterait moins cher (4 M€ ?) et aurait moins d'impacts et serait plus simple - Prévoir une voie bidirectionnelle séparée du piéton - L'AUTATE propose des solutions en termes de mobilité en TC mais gros problèmes de discussions avec Tisseo – problème y compris sur la consultation pour la linéo 11

4.2 Thématique déplacements voitures

Impacts négatifs	Impacts positifs
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ne vas vers « rien » en intérieur du périph – secteur sans réelle pénétrante ➤ Le trafic sera réparti sur des axes difficiles d'accès notamment rue de Limayrac ➤ 3 échangeurs en 1,5km semble beaucoup ➤ Une 2x2 voies incite à l'usage de la voiture ➤ Le « gain de temps » / la fluidification du trafic induit un étalement urbain et un usage encore plus important de la voiture - appel d'air pour les voitures ➤ Pour les extérieurs, cela ne leur permet que de se déplacer en voiture (incitation à ce mode de transport, sans nouvelles autres solutions) ➤ Ne règle pas la saturation actuelle/future des axes 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Répond à un besoin d'accès depuis l'extérieur du périphérique ➤ Les aménagements sur la route de Revel sont actuellement des bricolage depuis plus de 10 ans et avec le développement de l'urbanisation la circulation sur cet axe est vécue comme un enfer. Une partie du quartier de la Terrasse + Clinique Capiro + Malepère se déverse sur la route de Revel > le projet Jonction Est peut répondre en partie à ces problèmes mais ce n'est pas la solution dans son entièreté. Attention aussi au débouché de ce nouvel axe (2x2 voies > 2x1voies chemin de Ribaute) ➤ Dessert les entreprises de la ZA de la Grande Plaine (av. Dassault) > mais peut vite représenter une contrainte avec une augmentation des trafics et congestions dans cette zone du fait de l'arrivée de cet axe.

Questions sur le projet
<p>Où va passer la future voie sncf ?</p> <p>Le lien avec le secteur de Montaudran n'est pas compréhensible ?</p> <p>Est-ce que le métro a été pris en compte dans les simulations de trafics ?</p> <p>Quelles incertitudes sur les calculs de gain de temps des études de trafic ? Etalement urbain et trafic induit sont-ils pris en compte ?</p>

Remarques autres / propositions
-

4.3 Thématique milieu naturel

Impacts négatifs	Impacts positifs
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bétonisation des coulées vertes le long de l'Hers et du périphérique ➤ Destruction d'espaces verts publics (voie de l'Hers, secteur de Ribaute « sauvage », vallée de la Saune ➤ Traverse des corridors écologiques : Saune + Hers -> 1^{ère} raison de l'érosion de la biodiversité = morcèlement/fragmentation des lieux de vies ➤ Avec le déplacement de l'ER de la SNCF il y aura 2 temps d'impacts qui se cumuleront sur ces espaces : 1 temps pour la jonction est puis plus tard l'impact de la voie ferrée ➤ Impacts sur une zone préservée de Toulouse en termes de biodiversité (faune/flore : zone de reproduction/halte migratoire oiseaux, hérissons, blaireau, renard, ...) ➤ 	<ul style="list-style-type: none"> ➤

Questions sur le projet
<ul style="list-style-type: none"> - Que veut-on comme ville ? quel lien avec le vivant ? - Quel impact sur le Crapaud Calamite qui est repéré à proximité ? > va-t-on vers une destruction complète dans cette zone ? - Quel impact lié à la zone inondable ? - Les propositions de mesures compensatoires seront-elles mises en place a priori ou a posteriori du développement du projet

Remarques autres / propositions
<ul style="list-style-type: none"> - Ne pas imperméabiliser = pas d'impact ! - Le coût d'un tel projet serait mieux à réinvestir dans la protection ou la restauration écologique ?

4.4 Thématique climat / nuisances

Impacts négatifs	Impacts positifs
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Avec l'urgence climatique actuelle, un tel projet est une aberration – « Grand Projet Inutile et Imposé » ➤ Projet routier = renforcement des îlots de chaleur ➤ Pollutions et GES ➤ Projet routier = nouvelles pollution de l'air + acoustique surtout pour le quartier de la Terrasse et sur les espaces verts (problème santé) + dégradation des conditions de vie et de l'attrait pour ces quartiers ➤ Projet très impactant en termes de matières premières > est-on sûr de leur dispo ? – impact indirect sur le fait d'ouvrir de nouvelles carrières pour produire ces matières premières ➤ Projet non cohérent avec la mise en place de la ZFE ➤ Vieux projet écrit avant les accords de Paris ➤ Manque le mot « sobriété » dans le développement de ce projet ➤ Projejt pas en cohérence avec la Loi Climat Réilience 	<ul style="list-style-type: none"> ➤

Questions sur le projet
<ul style="list-style-type: none"> - Où en est le bilan carbone ? l'ensemble des phases du projet sont-elles prises en compte (chantier notamment ?) - En quoi ce projet répond à la stratégie nationale Bas Carbone ?

Remarques autres / propositions
<ul style="list-style-type: none"> - Le Giec préconise un aménagement autour des lieux de vie pour éviter que les gens aillent trop loin > ce genre de projet favorise l'étalement urbain

4.5 Thématique politique / justification

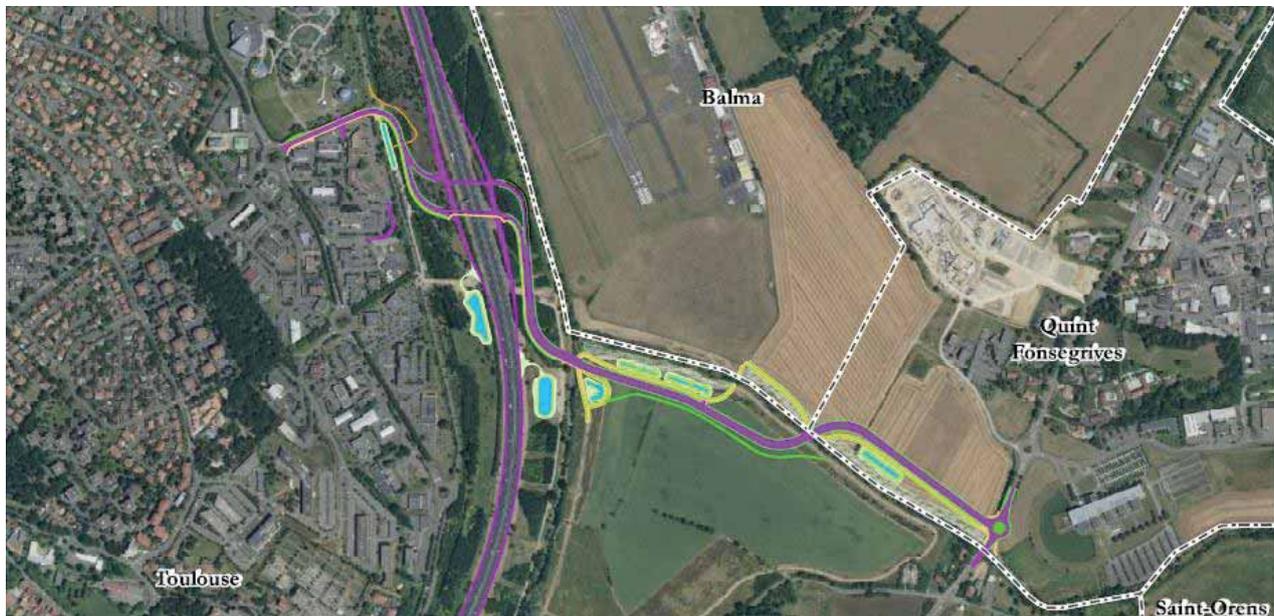
Impacts négatifs	Impacts positifs
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Coûte cher aux usagers ➤ Choix stratégique pour les investissements semble mauvais > c'est de l'argent qui ne pourra pas être utilisé pour les TC ou les modes doux ➤ Ce projet fait partie des projets qui sont menés en dehors d'une vraie politique de déplacement (PDU non mis à jour) ➤ 	<ul style="list-style-type: none"> ➤

Questions sur le projet
A la lecture du dossier : le projet s'appuie sur le développement de Malepère et de Montaudran entre autres, mais pas sur les développements de la commune de Balma (nombreux pixels prévus au SCoT) ? Questionnement concernant le réel lien avec le secteur de Montaudran ?

Remarques autres / propositions
<ul style="list-style-type: none"> - Attendre le SRADDET et la mise à jour de l'ensemble des politiques urbaines (SCoT, PLUI-H, PDU, ...) avec de développer ce projet - Les données d'entrées ne semblent pas assez actualisées - Nécessite un réel positionnement des politiques locales pour arrêter ce projet s'il ne sert à rien et pour s'orienter vers des politiques de TC- « projet très couteux politiquement parlant » - « politiques pas à la hauteur de l'enjeu »

Annexe 5. Rapport final des études de trafic – Etude CITEC 2021-2022

Maître d'ouvrage : Toulouse Métropole



Échangeur Jonction Est

Modélisation macroscopique

26 septembre 2022



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements Régulation du trafic
Modélisation Transports urbains
Planification Etude d'impacts
Ferroviaire Large events

Citec Ingénieurs Conseils SAS
32 allées Jean Jaurès
F-31000 Toulouse

Tél +33 (0)5 36 09 08 90 ■
Fax +41 (0)22 809 60 01 ■
e-mail: citec@citec.ch ■
www.citec.ch ■

Contrôle qualité

Version	Auteur(s)	Vérificateur(s)	Date de validation
R.19478.8	LTP	STE	26.09.2022

Illustration page de couverture : Projet Jonction Est

Sommaire

1. Introduction	3
1.1. Contexte	3
1.2. Horizons de l'étude	3
2. Les modèles à 4 étapes	4
2.1. Objectifs	4
2.2. Un modèle multimodal à l'échelle de l'aire urbaine toulousaine : Camino-T	5
2.3. Principes du modèle à 4 étapes	6
2.4. Limites du modèle	7
2.5. Note de lecture des résultats des modèles	8
2.6. Horizon 2030	9
2.7. Horizon 2040	9
3. Situations de référence – Cadran sud-est	10
3.1. Scénarii modélisés	10
3.2. Un impact COVID durable ?	10
3.3. Calage du modèle en situation actuelle (Scénario calage 2019)	12
3.4. Analyse de la situation actuelle (Scénario Calage 2019)	12
3.5. Évolution de l'offre de transport entre les situations de référence 2019 et 2030	14
3.6. Évolution de la demande entre les situations de référence 2019 et 2030	15
3.7. Analyse de la situation 2030 sans la Jonction Est (Référence 2030)	15
3.8. Évolution de l'offre entre les situations de référence 2030 et 2040	18
3.9. Évolution de la demande entre les situations de référence 2030 et 2040	18
3.11. Analyse de la situation 2040 sans la Jonction Est	19
4. Échangeur Jonction Est – Horizon 2030	21
4.1. Portrait global	21
4.2. Heure de pointe du matin (HPM)	22
4.3. Heure de pointe du soir (HPS)	24
5. Échangeur partiel – Horizon 2030	27
6. Échangeur Jonction Est – Horizon 2040	29
6.1. Vision globale des déplacements	29
6.2. Structure des usages	29
7. Conclusions	31

1. Introduction

1.1. Contexte

Le projet de Jonction Est consiste à créer un échangeur complet entre les échangeurs de Montaudran et Lasbordes ainsi qu'une liaison d'accès jusqu'au chemin de Ribaute. Il a pour objectif de délester la RM2 en accompagnement de l'urbanisation de l'est toulousain. Il permettra également de développer le réseau modes actifs en créant une nouvelle traversée piétonne et vélos du périphérique.

Ce projet a déjà fait l'objet de plusieurs études de trafic. Les modélisations réalisées s'appuyaient alors sur l'ancienne version du modèle Camino-T, basée sur l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) de 2004. La prise en compte des effets de la troisième ligne de métro avait été évaluée à dire d'experts, en l'absence d'éléments détaillés sur le tracé et le positionnement des stations. Une concertation a été réalisée à l'été 2016 sur la base de ces éléments.

Le Projet Mobilités 2020-2025-2030 de la Métropole et plus spécifiquement l'arrivée de la 3^e ligne de métro dans un contexte de forte croissance de la population et des emplois remet en avant le projet de Jonction Est. L'actualisation des études de modélisation a pour objectif d'apporter des éléments de compréhension sur les effets du projet en heure de pointe du matin et en heure de pointe du soir en se basant sur les derniers comptages routiers, projets de transport et hypothèses de développement.

1.2. Horizons de l'étude

L'étude se base sur la dernière version du modèle Camino-T, basée sur l'EMD de 2013, et actualisée avec la population, les emplois, les comptages et les projets routiers et de transport en commun de 2019. Le scénario de calage du modèle correspond donc à l'année 2019. Les simulations de déplacements sont étudiées à l'heure de pointe du matin (HPM) et l'heure de pointe du soir (HPS)

L'horizon 2019 permet de représenter la mobilité actuelle, telle que mesurée avec des comptages routiers. Mais pour évaluer un projet d'envergure dont la mise en service se fera dans plusieurs années, des horizons prospectifs 2030 et 2040 sont étudiés. Un scénario avec projet est alors comparé à une situation de référence sans projet. Cette situation de référence tient compte de l'évolution de la population et des emplois, des infrastructures de transport déjà actées qui seront en service d'ici 2030 ou 2040 et des modifications urbaines envisagées.

2. Les modèles à 4 étapes

2.1. Objectifs

Les décisions en matière d'aménagement du territoire et d'organisation des déplacements nécessitent des analyses qui permettent d'orienter et d'évaluer les champs des possibles et de concevoir les projets d'infrastructure les mieux adaptés pour répondre de la façon la plus appropriée aux besoins. Les modèles de trafic sont des outils puissants d'aide à la décision qui ont pour ambition de répondre à ces problématiques. Ils produisent des indicateurs évaluant l'impact des scénarios testés à l'échelle du territoire.

Le modèle macroscopique partenarial de l'agglomération toulousaine Camino-T est un modèle classique à quatre étapes (génération, distribution, répartition modale et affectation). Il s'inscrit dans le partenariat du même nom qui regroupe de nombreux acteurs : État, Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, Conseil Départemental de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole, Communauté d'agglomération du SICOVAL, Muretain Agglo, Tisséo-Collectivités, SITPRT, SNCF, AUAT, etc.

Les modèles quatre étapes ont été développés historiquement aux États-Unis pour répondre à des besoins en dimensionnement d'infrastructures lourdes de transport routier principalement. Dès les années 1950, la France se tourne vers ces derniers où l'usage de la voiture est plus développé.

Pendant plus de 20 ans, l'ingénierie française se crée une expertise pointue en modélisation de déplacements. Au début des années 70, l'évaluation des projets de transports donne lieu à un cadre formalisé qui place les modèles 4 étapes au cœur des bilans socio-économiques. Ces modèles sont utilisés pour estimer les gains de temps qu'apporte le projet et plus précisément le volume de personnes qui en profitent.

A partir d'une description statistique des caractéristiques de la population et de leurs déplacements associés issus d'enquêtes fines (type enquêtes ménages déplacements), des lois mathématiques sont paramétrées pour reconstituer les déplacements réalisés sur le territoire. Préalablement, le territoire du périmètre d'étude est découpé en plusieurs zones et les réseaux de transport ainsi que l'offre associée sont codés.

Un modèle est avant tout défini pour répondre à des besoins, formulés en amont ou lors de la conception de l'outil lui-même.

Afin de s'assurer de la qualité des prédictions de l'outil, une phase importante de calage et de paramétrage est réalisée sur la base des données enquêtes-ménages-déplacements, sur les comptages routiers sur l'ensemble du réseau et sur les données d'enquêtes origines-destinations dans les réseaux de transports en commun.

A partir de ce modèle calé en situation actuelle, l'usage en prospective est possible. L'utilisation principale de ces outils consiste à comparer des scénarios entre eux pour en dégager les points forts et les faiblesses mais aussi pour appréhender l'impact sur les réseaux de transports en commun et routiers.

2.2. Un modèle multimodal à l'échelle de l'aire urbaine toulousaine : Camino-T

Toulouse Métropole et ses partenaires utilisent un même modèle multimodal macroscopique pour alimenter les réflexions stratégiques et évaluer les impacts des projets de mobilité. Ce modèle multimodal a notamment été utilisé pour évaluer les impacts du Projet Mobilités 2025-2030, des modifications des plans de circulation ainsi que plusieurs grands projets routiers.

Le modèle distingue différents groupes d'individus avec des comportements de mobilité distincts selon leur occupation (actifs, étudiants, retraités, etc.), leur lieu de résidence et le nombre de voitures possédées par le ménage. Les déplacements sont également distingués selon leur motif : travail, achat, étude, loisir, visite.

Le périmètre du modèle est présenté à la Figure 1. Il intègre toute l'aire urbaine toulousaine, soit 1,07 millions d'habitants. Il couvre les aires d'influence du TER. L'ensemble du territoire est divisé en 955 zones, comptant en moyenne 1300 habitants chacune. Les zones sont de plus en plus petites en se rapprochant du centre de Toulouse dû à la densité croissante.

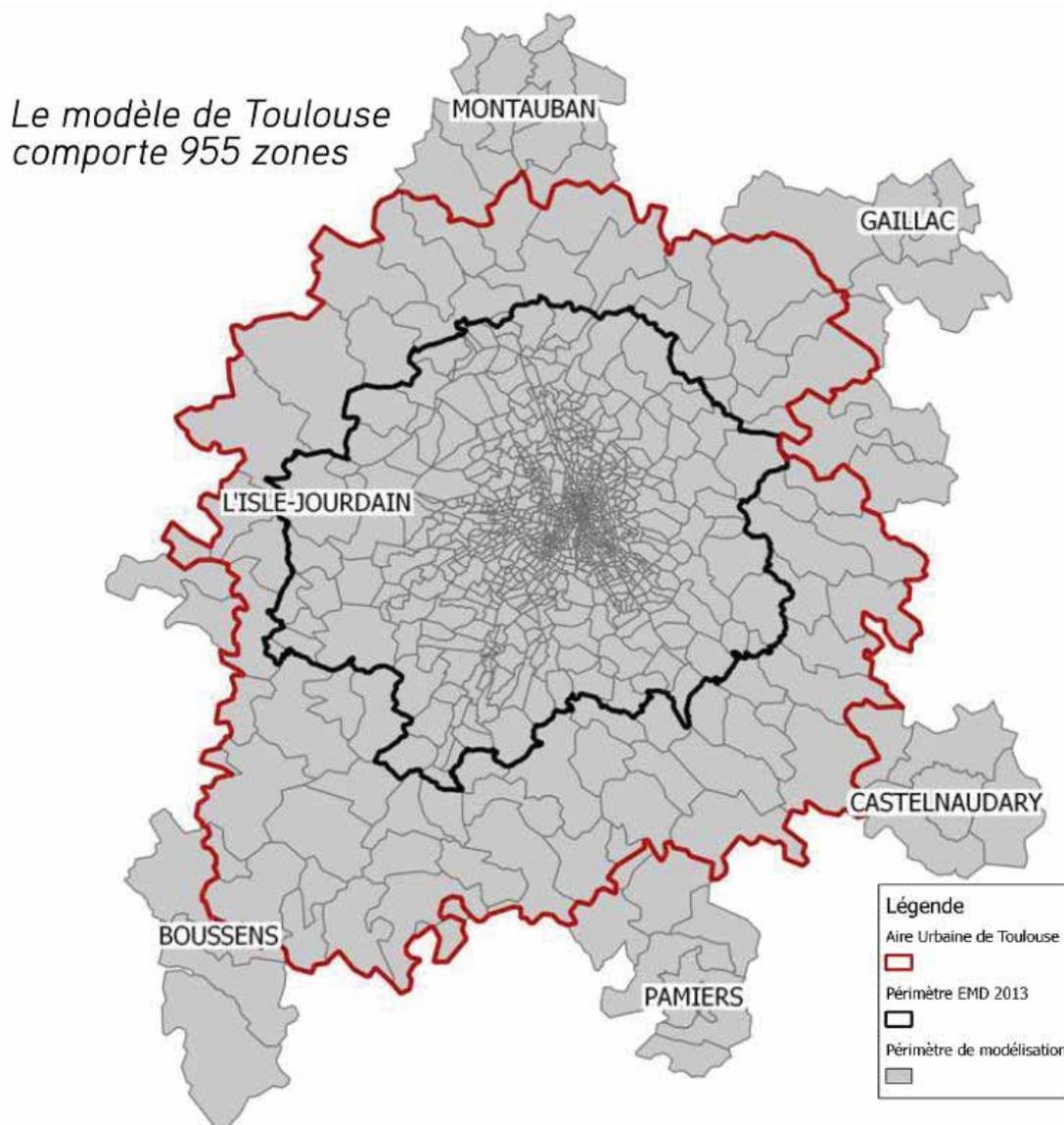


Figure 1 - Périmètre du modèle Camino-T

2.3. Principes du modèle à 4 étapes

Les trois premières étapes permettent de calculer la demande en déplacements tous modes en fonction de la répartition et du type de population, emplois, commerces, etc. sur le territoire. La dernière étape d'affectation répartit les déplacements sur le réseau selon l'offre proposée (routière, en transport en commun).

Génération

La génération permet de quantifier les déplacements des résidents du territoire modélisé. L'approche adoptée dans le modèle est de décomposer la population en segments avec des comportements de mobilité similaires. Ceux-ci sont caractérisés par des boucles de déplacements, qui contiennent l'ensemble des activités réalisées par les individus à partir du moment où ils quittent leur domicile jusqu'au moment où ils y reviennent. Par exemple, Domicile-Travail-Achat-Domicile.

Le modèle distingue :

- 17 groupes de personnes : des résidents, qui sont segmentés en fonction de leur occupation (actifs, inactifs, retraités, étudiants...), de leur niveau de motorisation et leur lieu de résidence (intra-périphérique ou extra-périphérique) ;
- 10 activités, ou motifs de déplacement, en dehors du domicile : travail, études (primaires, secondaires et supérieures), accompagnement, achats et démarches quotidiens, achats et démarches extraordinaires, loisirs et visite ;

Lors du calage, une probabilité de réalisation de chaque type de boucle à chaque catégorie de personne est assignée. À partir de ce « taux de mobilité », le modèle détermine le nombre de boucles de chaque type, pour chaque zone, à partir des caractéristiques de la population qui y réside.

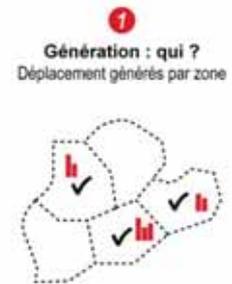
La répartition horaire des déplacements est faite à partir des données de l'EMD, selon 4 périodes :

- Période de pointe du matin (PPM) : 7h00–9h00 ;
- Heure de pointe du matin (HPM) : 8h00–9h00 ;
- Période de pointe du soir (PPS) : 16h00–19h00 ;
- Heure de pointe du soir (HPS) : 17h00–18h00.

Les matrices de déplacements jour sont également calculées.

Distribution

À partir des déplacements générés dans l'étape précédente, le modèle détermine les destinations (lieux de réalisation des activités) à partir de la répartition spatiale des aménités exprimés via des indicateurs caractérisant l'attractivité de chaque zone (emplois, nombres d'élèves, surfaces commerciales, etc.). Ce calcul se fait selon une relation gravitaire, qui utilise une accessibilité combinée de trois modes (VP, TC et marche à pied) en intégrant l'éloignement entre chaque origine et destination.





Répartition modale

Le modèle considère que la demande de transport se décompose en six modes :

- Les transports individuels motorisés (TIM) sont décomposés selon deux modes :
 - VPC : voiture particulière en tant que conducteur ;
 - VPP : voiture particulière en tant que passager ;
- Les transports en commun (TC) sont considérés comme un mode unique. De cette manière, les correspondances et les reports d'itinéraires sur tous les systèmes de transport (bus urbain, bus interurbain, Linéo, train, tramway, métro, etc.) et tous les opérateurs (SNCF, Tisséo, cars de la Région, etc.) sont pris en compte ;
- L'approche intermodale est traitée pour les P+R majeurs de l'agglomération à travers un module spécifique.
- Les modes actifs sont décomposés en marche à pied (MAP) et vélo (VELO).

Les parts modales pour les modes doux sont calées sur celles de l'EMD 2013. Pour ces modes le modèle prend en compte les variables explicatives suivantes les temps de parcours et la densité de population (pour traduire les centres urbains notamment). En pratique, ces modes permettent surtout de capter des déplacements de courtes distances.

La répartition modale se fait selon une formulation logit, prenant en compte, de manière classique, des éléments de performance du réseau et des caractéristiques à l'origine ou à la destination (temps en véhicules, temps d'accès, temps de correspondance, etc.). Les matrices produites lors de la répartition modale évoluent selon les hypothèses socioéconomiques et l'offre de transport.

Le choix du mode de transport (voiture, transport en commun, vélo ou marche) est calé en situation actuelle avec les données de l'Enquête Ménage Déplacement.

Affectation



Seules les matrices de déplacements des modes voiture et TC sont affectées sur les réseaux routiers et sur le réseau de transport en commun. Le choix de l'itinéraire routier ou TC est fait pour minimiser le temps de parcours du déplacement. Le niveau de congestion influe sur les choix d'itinéraires routiers. La qualité de l'offre TC impacte le choix d'itinéraire en transports en commun.

Plusieurs itérations sont réalisées.

La phase de calage permet d'assurer qu'en situation actuelle, les bons volumes de déplacements sont reproduits par rapport aux valeurs de comptages. La fréquentation des lignes et les montées descentes sont également reconstituées au plus près des valeurs issues des enquêtes.

2.4. Limites du modèle

Charges affectées

Les résultats en valeurs brutes issues d'un modèle macroscopique sont systématiquement soumis à interprétation. *La principale force du modèle vient de sa capacité à fournir des résultats quantitatifs pour comparer des scénarios et en tirer des tendances.* Cependant, lors de son développement, le modèle est calé de façon à reconstituer les volumes par rapport à des observations données. Il est nécessaire de préciser que cette reconstitution se fait :

- Par une approche simplifiée par rapport aux phénomènes réellement en jeu dans la réalité. La dynamique des phénomènes de congestion est moyennée à l'heure de pointe.

- En cherchant à reconstituer des valeurs issues de différentes sources et observations parfois incohérentes, en particulier :
 - EMD : volumes basés sur un échantillonnage faible de la population et redressés qui représentent une situation moyenne
 - Enquête OD TC : volumes basés sur un échantillonnage des usagers TC et redressés qui représentent une situation moyenne
 - Comptages : volumes exhaustifs relevés sur des points spécifiques. Notons que des écarts sur un même secteur peuvent apparaître selon la période de l'année enquêtée ou le matériel utilisé.

L'expérience montre que des écarts en volume, parfois importants (de 15% à 50%) peuvent apparaître entre ces sources de données. Si certains écarts s'expliquent par la présence de déplacements non enquêtés d'un côté ou de l'autre (notamment les touristes d'affaires ou loisirs), une part non négligeable est imputable à des incohérences plus profondes entre ces sources.

Par défaut, le modèle met en cohérence l'ensemble de ces données, cette mise en cohérence implique des biais et des écarts en valeurs brutes par rapport à chaque donnée prise indépendamment les unes des autres.

Modes peu représentés

Le modèle est avant tout développé et calé sur les modes les plus représentés : voiture, transports collectifs, marche à pied. Les modes moins représentés sont par défaut liés à moins d'échantillons dans l'EMD, les compléments d'observations (comptages, enquête spécifique) sont également peu nombreux.

Intervalle de confiance

L'intervalle de confiance des résultats de modélisation est extrêmement complexe à déterminer, en particulier parce que toutes les valeurs de comptages ne sont pas compatibles entre elles. Ainsi le modèle ne peut reconstituer l'ensemble des observations. Globalement les résultats de trafic reconstitués par le modèle sont reconstitués avec un intervalle de confiance entre 10% et 20%. Les trafics supérieurs à 1 500 véh/h sont représentés avec une forte fidélité tandis que les charges plus faibles sont plus difficilement reconstituées. Ceci est lié en grande partie à la finesse du zonage et du réseau modélisé.

2.5. Note de lecture des résultats des modèles

Les principaux résultats présentés ci-dessous sont des cartes de charges et de saturation. Il convient de bien garder en tête les limites inhérentes à l'outil lors des analyses.

Pour les cartes de charges, comme évoqué plus haut la valeur absolue est encadrée d'une certaine incertitude. Elle donne un ordre de grandeur sur le volume de charges attendus au regard des hypothèses socio-démographiques réalisées ainsi que des hypothèses en termes de réseaux.

Concernant les cartes de saturation, du fait de la représentation statique des déplacements dans ce type de modèle, dans le cas de demande trop importante par rapport à la capacité de la voie routière, la saturation qui est le rapport entre la charge horaire et la capacité théorique de la voie affiche une tension selon le surplus de demande.

Des tronçons peuvent donc apparaître comme « surchargés ». Les temps de parcours sont alors dégradés. L'ampleur des remontées de file ne peut pas être appréhendée

avec ce type de modèle. Des simulations dynamiques sont alors réalisées pour chercher à évaluer les effets d'un tel niveau de demande et mieux cerner le phénomène de saturation. Ces outils sont utilisés sur des horizons bien plus courts et dans une logique de recherche d'optimisation de l'offre via les plans de feux, l'aménagement, etc.

2.6. Horizon 2030

Le scénario 2030 intègre les réseaux routiers et TC attendus à l'horizon 2030 ainsi que les évolutions socioéconomiques à l'échelle de l'aire urbaine toulousaine. Les données socio-économiques ont été développées par l'AUAT et intègrent la vision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). En ce qui concerne l'offre routière et TC, les différents projets inscrits dans les documents de planification et validés par les partenaires du modèle sont codés. Ce scénario intègre notamment le Projet Mobilités 2020-2025-2030, valant PDU à Toulouse Métropole.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est une démarche de planification sur 10 ans, qui impose une coordination entre tous les acteurs concernés, pour élaborer un projet global en matière d'aménagement du territoire et des déplacements. Il constitue ainsi un outil cadre pour favoriser le développement maîtrisé du territoire et l'émergence d'une culture commune sur les déplacements urbains et intercommunaux.

Le Projet de Mobilité 2020-2025-2030 approuvé en 2018 valait PDU jusqu'à son annulation en 2021 et le retour au PDU approuvé en 2012. Cependant le diagnostic du Projet de Mobilité ainsi que ses grands objectifs en termes d'évolution des déplacements à l'échelle de l'agglomération restent la feuille de route suivie par la Métropole.

2.7. Horizon 2040

Le scénario 2040 est un scénario développé dans le cadre des études multimodales partenariales portées par la DREAL Occitanie. A l'horizon 2040 l'évolution de la demande socio-démographique est réalisée en continuité du dynamisme actuel de l'agglomération, car il n'existe pas de prévision dans les documents de planification à cet horizon. Les hypothèses proviennent des études multimodales pilotées par la DREAL auxquelles ont participé tous les acteurs de la mobilité de l'aire urbaine toulousaine.

Compte tenu de l'incertitude associée à un horizon aussi lointain, deux scénarios de référence sont évalués à l'horizon 2040 :

- un scénario « Fil de l'eau » reprenant les mêmes tendances de mobilité qu'en 2030, mais intégrant l'évolution sociodémographique. Ce scénario représente une fourchette haute de demande routière
- un scénario « volontariste » intégrant des changements de pratique de mobilité (démotorisation des ménages, développement du télétravail et du temps partiel, hypothèses politiques en termes d'usages du vélo et du covoiturage. Ce scénario représente une fourchette basse de demande routière.

3. Situations de référence – Cadran sud-est

3.1. Scénarii modélisés

Les impacts du projet de Jonction Est sont étudiés à l'horizon 2030 ainsi qu'à l'horizon 2040 aux deux scénarios expliqués au paragraphe 2.7. La Figure 2 synthétise les scénarii et les horizons modélisés. On retrouve donc 3 situations de référence sans le projet Jonction Est (2030, 2040 Fil de l'eau, 2040 volontariste) et 3 situations projet avec l'échangeur Jonction Est (2030, 2040 Fil de l'eau, 2040 volontariste) ainsi qu'un test variante avec un échangeur partiel à l'horizon 2030. Le scénario de calage est utilisé pour caler au plus près des comptages les plus récents disponibles sur le périmètre d'étude élargi.

Les scénarii de référence sont comparés entre eux pour comprendre les impacts mobilité de l'évolution de l'offre de transport et de la croissance de la population et des emplois. Les scénarii projets Jonction Est sont comparés aux scénarii de référence de leur horizon pour isoler l'impact spécifique de l'infrastructure.

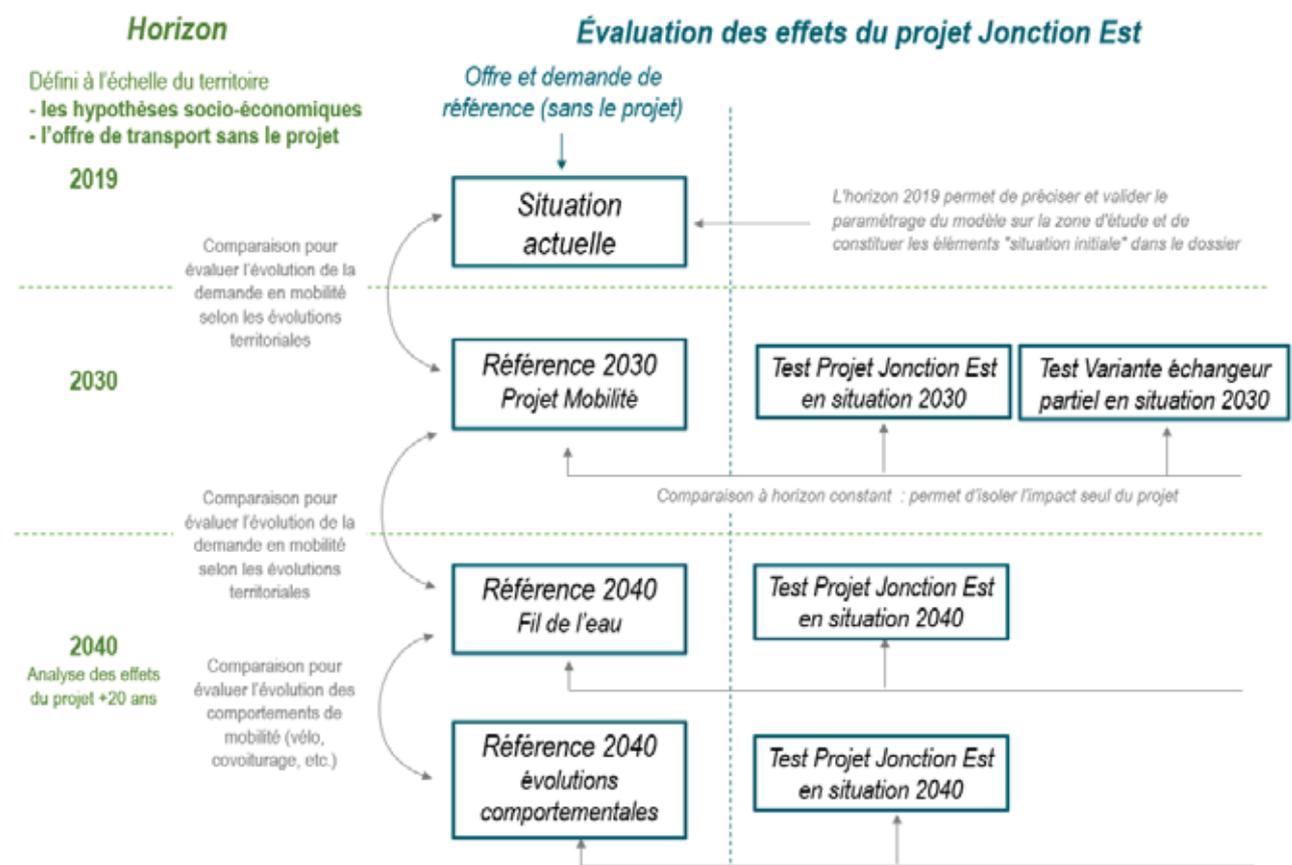


Figure 2 – Scénarii modélisés aux différents horizons

3.2. Un impact COVID durable ?

Une analyse spécifique a été menée sur les points de comptage permanents de la Métropole disponibles sur le secteur de la Jonction Est. Seuls 4 points de comptages disposent de suffisamment de données pour conduire une véritable analyse comparative.

Seule l'analyse des comptages permanents permet d'avoir une vision claire et objective de l'évolution de la circulation sur le secteur puisqu'ils collectent des données sur une année entière. La comparaison de comptages ponctuels pour déterminer des évolutions de trafic peut être biaisée puisque les campagnes de comptages menées pour des besoins spécifiques ne sont pas aux mêmes moments de l'année. Les comptages du printemps, de l'hiver ou de l'automne présentent des variations d'une semaine à l'autre.

L'analyse des points de comptages permanents entre 2014 et 2021 est illustrée à la Figure 3. Elle permet de faire ressortir les tendances suivantes :

- un impact généralisé du Covid en 2020, mais un retour au trafic routier pré-covid dès 2021 ;
- un trafic stable, voire en légère diminution sur la Route de Revel à l'est du Chemin de Marcaissonne (PDM 253) ;
- un trafic en augmentation sur le Chemin de Marcaissonne (PDM 1793,1794). Par conséquent, le trafic entrant sur l'échangeur Montaudran est en légère augmentation ;
- un trafic stable sur Gonord en sortie de l'échangeur Lasbordes (PDM 1506)

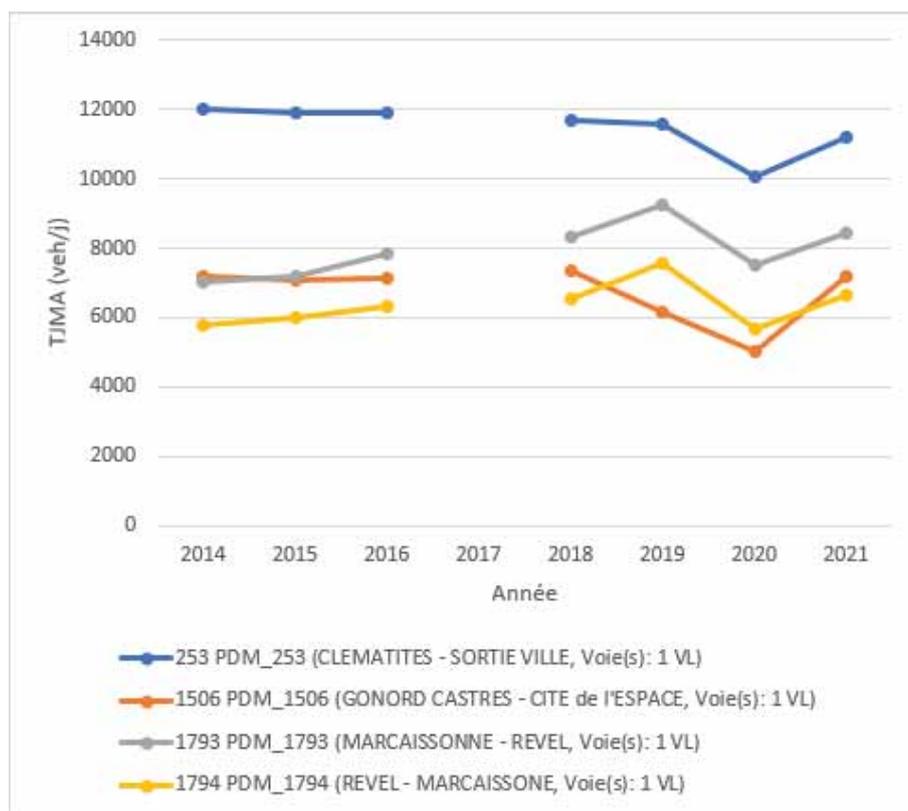


Figure 3 – Évolution du Trafic Journalier Moyen Annuel (TJMA) sur les points de comptage permanents autour du projet de la Jonction Est

La situation de calage 2019 est donc considérée comme représentative de la situation post-covid.

3.3. Calage du modèle en situation actuelle (Scénario calage 2019)

Le calage du modèle est une étape fondamentale qui s'assure que le modèle en situation actuelle (2019) représente bien ce qui est constaté sur le réseau TC et routier. Le calage vise à reconstituer les volumes de déplacement et les conditions de circulation aux heures de pointe du matin et du soir. Une vaste campagne de comptages routiers a été menée en 2019 pour assurer ce calage. Les paramètres des tronçons sont ensuite ponctuellement modifiés pour reproduire les charges routières et la congestion (modifications de la capacité, de la vitesse, des courbes débit-vitesse...). La [Source du renvoi introuvable](#) présente les comptages utilisés pour le processus de calage du modèle. Les temps de parcours ont été reproduits en se basant sur les temps de parcours types observés sur les principaux itinéraires (accès et traversée du périphérique).

Ce travail a été fait finement avec les services techniques de la Métropole en partenariat avec Autoroutes du Sud de la France (ASF).



Figure 4 – Localisation des comptages utilisés pour le calage du modèle

3.4. Analyse de la situation actuelle (Scénario Calage 2019)

La situation actuelle est essentiellement décrite par les heures de pointes du matin et du soir (HPM et HPS) qui sont les plus dimensionnantes car les plus chargées. Les trafics durant les heures de pointe du matin et du soir représentent en moyenne entre 10% et 20% du trafic journalier. La Figure 5 et la Figure 6 présentent les charges sur le réseau routier ainsi que les conditions de circulation (i.e. le taux d'occupation des voies : charges / capacité) aux heures de pointe.

Les accès et les traversées du périphérique Est sont saturés, notamment au niveau des échangeurs Lasbordes, Montaudran et Soupéard. Ces traversées contraintes entraînent une saturation de la Route de Castres et de la Route de Revel. Des phénomènes de congestion sont également observés sur le Chemin de Ribaute au niveau de la Route de Castres ainsi que sur l'échangeur Palays.

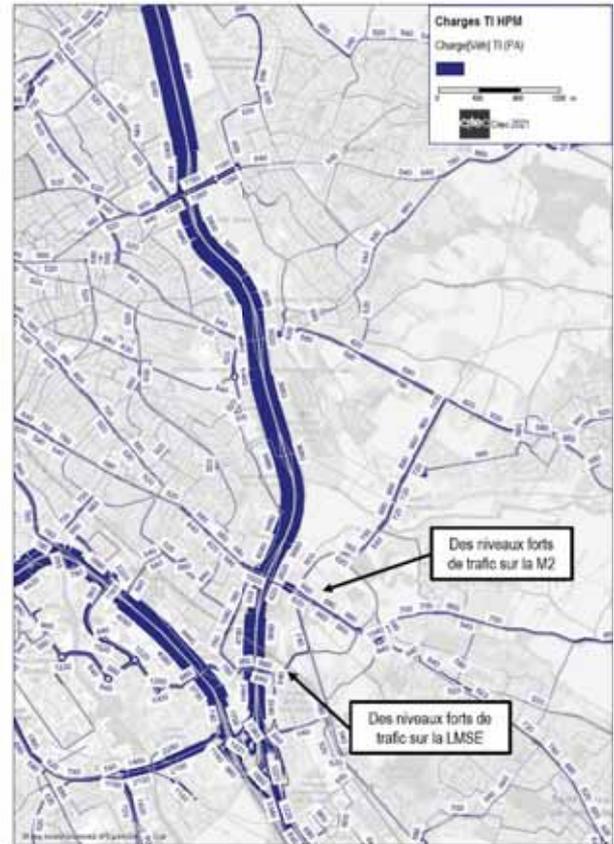
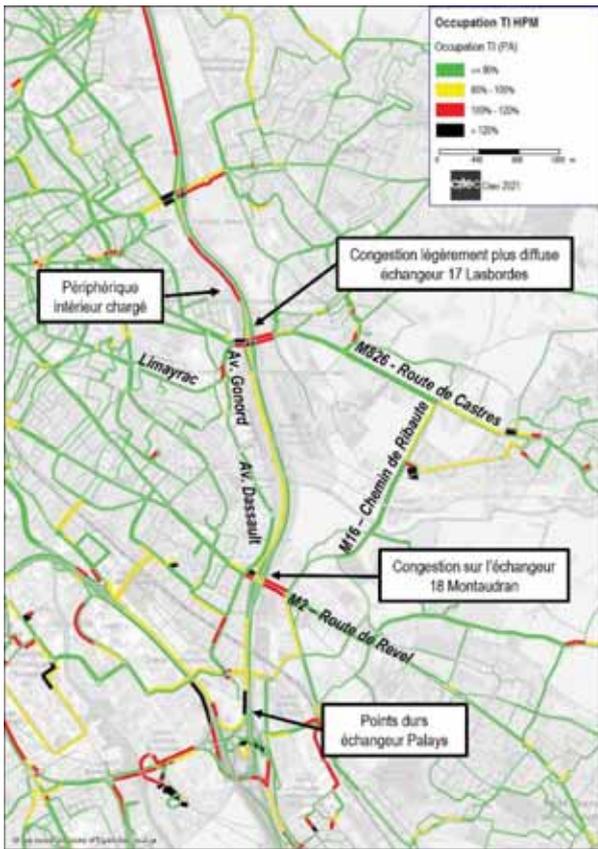


Figure 5 – Conditions de circulation et charges de trafic à l'heure de pointe du matin (HPM) en 2019

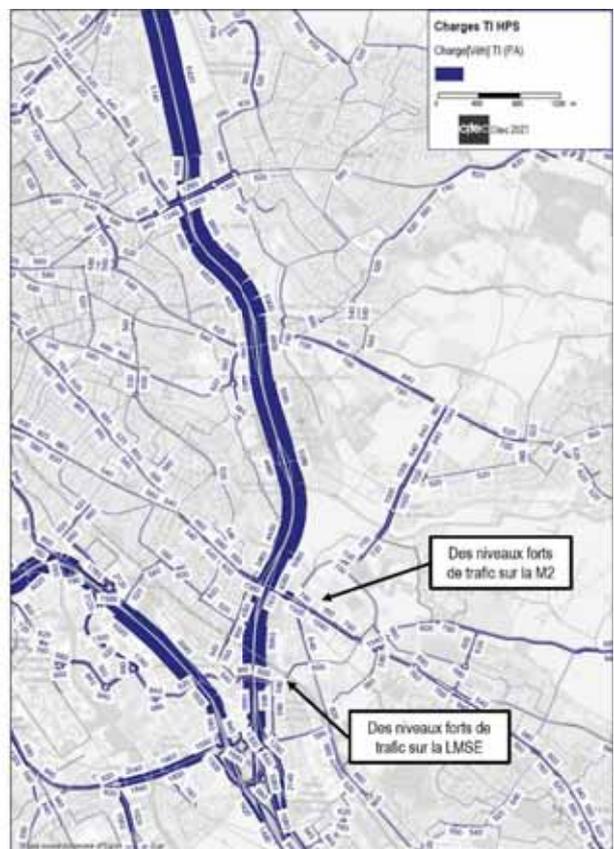
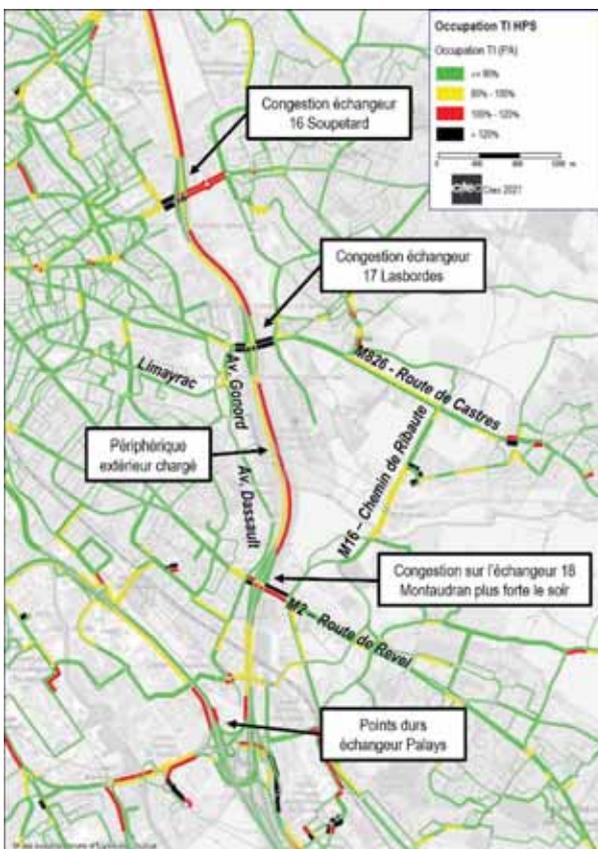


Figure 6 – Conditions de circulation et charges de trafic à l'heure de pointe du soir (HPS) en 2019

3.5. Évolution de l'offre de transport entre les situations de référence 2019 et 2030

Les évolutions de l'offre de transport sont nombreuses entre 2019 et 2030. Les projets listés ci-dessous font partie des évolutions de l'offre codées dans le modèle impactant particulièrement le sud-est toulousain.

Offre routière

- Mise à 2X3 voies du périphérique entre les échangeurs Ranguel et Lespinet
- Mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse
- Évolution du réseau routier des ZAC Toulouse-Aérospatiale et ZAC Malepère
- Évolution de la capacité routière du canal dans le cadre du Grand Parc Canal
- Évolution de la capacité routière des pénétrantes accueillant des Réseau Express Vélo (REV) et de nouvelles voies bus

Offre TC

- 3^e ligne de métro
- Connexion de la ligne B à la future station de la 3^e ligne *INPT*
- Bus en site propre sur la RM826 (Route de Castres) reliant le centre de Quint-Fonsegrives à la station de métro Gramont
- Liaison Multimodale Sud-Est (LMSE) reliant notamment le terminus de la ligne B du métro de Ramonville à Saint-Orens-de-Gameville
- Linéo
 - Fusion des L7 et L9
 - Nouveau L7 reliant Ramonville à Saint-Orens-de-Gameville
 - L12 reliant Borderouge à Ranguel empruntant l'Avenue Dassault



Figure 7 – 3^e ligne de Métro et Connexion Ligne B (CLB)

3.6. Évolution de la demande entre les situations de référence 2019 et 2030

L'Est toulousain est un territoire d'accueil et de développement qui connaîtra une forte évolution de sa population d'ici 2030, notamment avec les Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) dont la livraison est prévue dans les années à venir. Les évolutions sont synthétisées dans le Tableau 1.

Les évolutions de population et d'emplois dans le modèle ont été réalisées par l'aua/T et intègrent la vision du SCoT ainsi que les projets recensés par les collectivités. Il s'agit donc d'une vision macroscopique des évolutions à venir à l'échelle de l'aire urbaine toulousaine. Ces évolutions ne doivent pas être trop affinées sur des sous-périmètres pour éviter un déséquilibre à l'échelle métropolitaine. À l'échelle macroscopique les évolutions de population sont donc cohérentes par secteur puisqu'elles correspondent aux ambitions et au potentiel de développement.

Sur le périmètre d'étude, les principaux projets à l'origine des +44 000 habitants et +16'100 emplois sont :

- la ZAC Montaudran Aérospace (56 ha), autour de la piste de Montaudran, se construit comme le quartier européen de l'innovation avec ses bureaux (190 000 m²), laboratoires de recherche, locaux professionnels, logements (80 000 m²) (pour les étudiants et les chercheurs), ses services communs, ses équipements sportifs et de loisirs et ses commerces de proximité (20 000 m²).
- la ZAC Malepère (113 ha) prolongera le territoire de Plaine Campus et apportera un potentiel de développement urbain, à l'articulation entre Toulouse et les grands complexes tertiaires, universitaires et scientifiques. Elle comprendra 6 585 logements sur 20 à 25 ans, 25 000 m² d'équipements, 28 000 m² de surfaces d'activités et de commerces.
- la ZAC de Tucard à Saint-Orens-de-Gameville, avec 1 375 logements, 6 ha de parcs, 11 300 m² de bureaux et plusieurs équipements publics.

Tableau 1 – Évolution de la population et des emplois entre 2019 et 2030 sur le périmètre d'étude (c.f. Figure 9)

	2013	2019	2030	2030 VS. 2019
Population	66'040	70'800	114'800	+62%
Emplois	56'900	59'300	75'400	+27%

3.7. Analyse de la situation 2030 sans la Jonction Est (Référence 2030)

Portrait global

L'évolution de la demande et de l'offre change considérablement les mobilités sur le cadran sud-est de la métropole. Le Projet Mobilités (3^e ligne, CLB, Linéo) apporte des effets très bénéfiques en accompagnement de l'urbanisation. La part modale pour les transports en commun entre le périmètre d'étude et le centre (c.f. Figure 9) augmente de **+5 points** de pourcentage, passant de 41% à 46% en 2030.

La Figure 8 présente l'évolution du nombre de déplacements par jour par mode entre 2019 et 2030 en situation de référence. La voiture est le mode qui capte le moins les nouveaux déplacements, confirmant l'attrait des mesures mises en œuvre dans le Projet Mobilité.

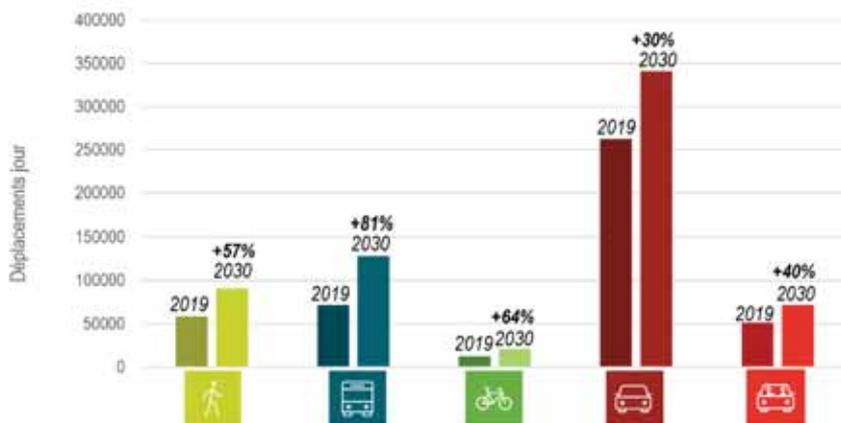


Figure 8 – Évolution du nombre de déplacements par jour par mode sur le secteur d'étude entre 2019 et 2030 (Marche, TC, Vélo, Voiture conducteur, Voiture passager)

Cependant, les augmentations de trafic routier sont fortes sur des secteurs aujourd'hui déjà contraints. C'est le cas des échangeurs 17 Lasbordes (+30 à 35% de trafic sur les entrées de l'échangeur en heure de pointe), 18 Montaudran (+20 à 25% de trafic sur les entrées de l'échangeur en heure de pointe) ainsi que des carrefours Route de Labège / Route de Revel (+800 véhicules/heure, soit +20 à 25% de trafic entrant sur le carrefour) et Chemin de Ribaute / Route de Castres (+800 véhicules/heure, soit +30-40% de trafic entrant sur le carrefour). Ces carrefours qui se situent sur les voies d'accès extra-périphérique aux échangeurs sont ainsi davantage sollicités. Par conséquent les temps de parcours des automobilistes augmentent.

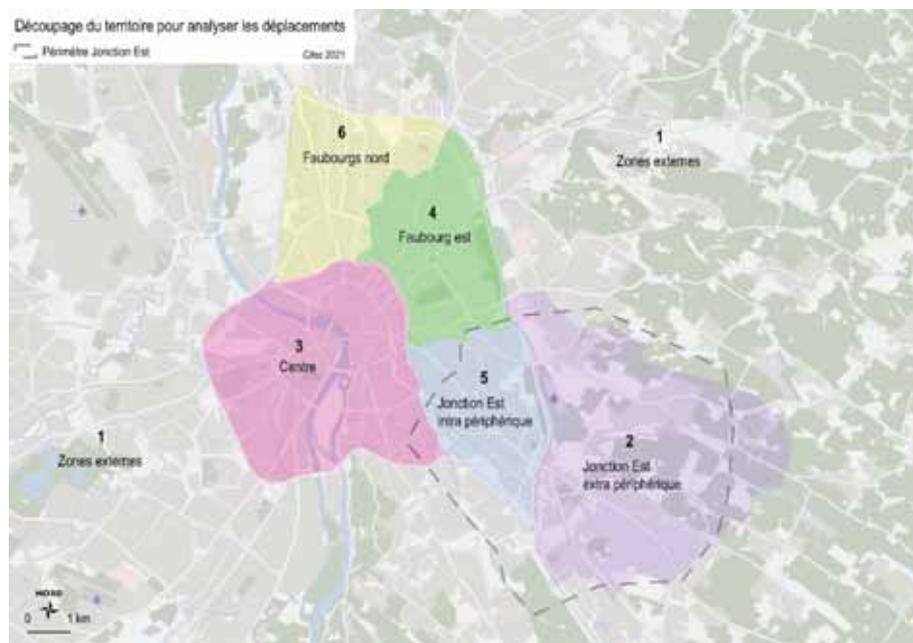


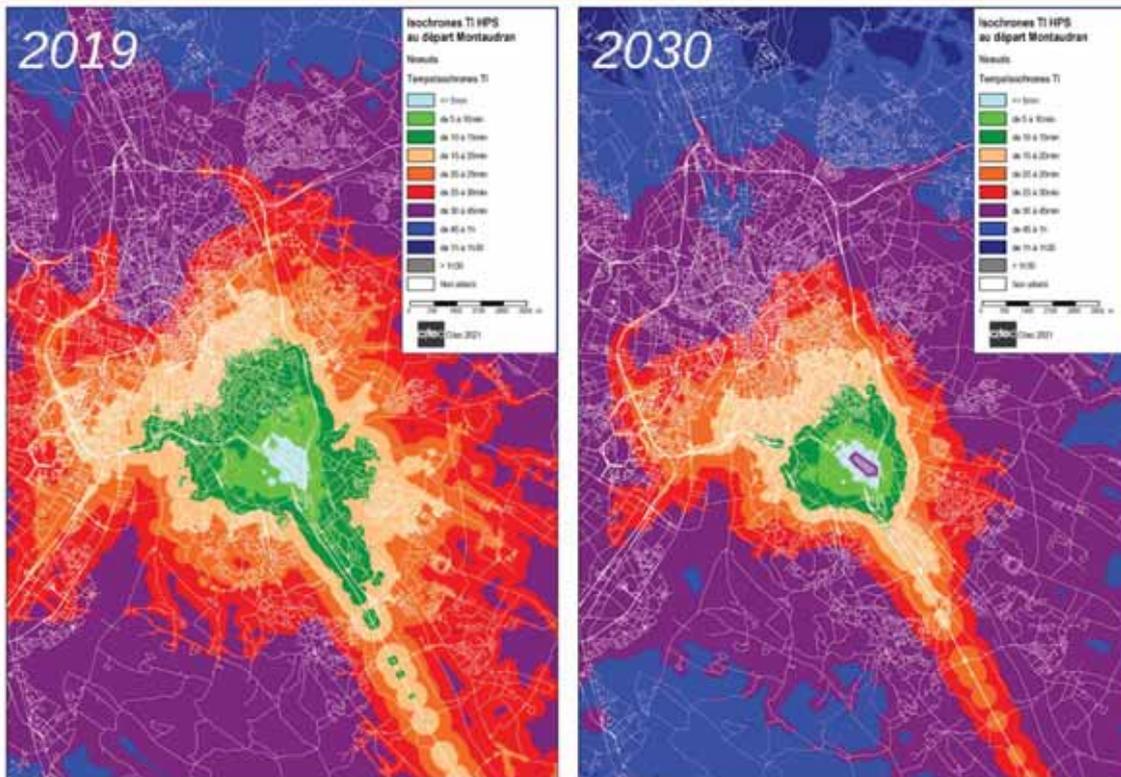
Figure 9 – Périmètres d'analyse

Isochrones

Les cartes d'isochrones ci-dessous montrent l'évolution des temps de parcours depuis l'échangeur Montaudran intra-périphérique en voiture, à vélo et en TC. Le Projet Mobilités permet de rejoindre tout l'intracanal en moins de 30 minutes, expliquant ainsi la forte croissance des déplacements en TC.



Accessibilité en voiture



Accessibilité en transport en commun

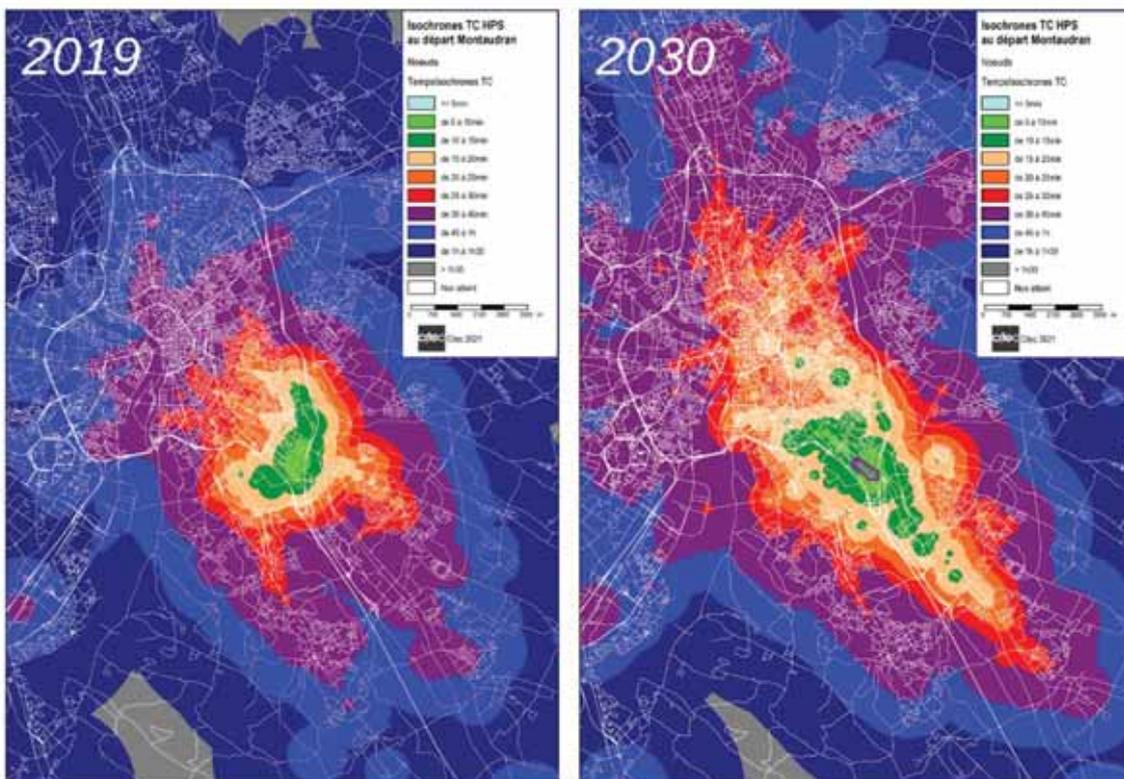


Figure 10 – Évolution de l'accessibilité entre 2019 et 2030 sans le projet Jonction Est en voiture et en TC

Accessibilité en vélo

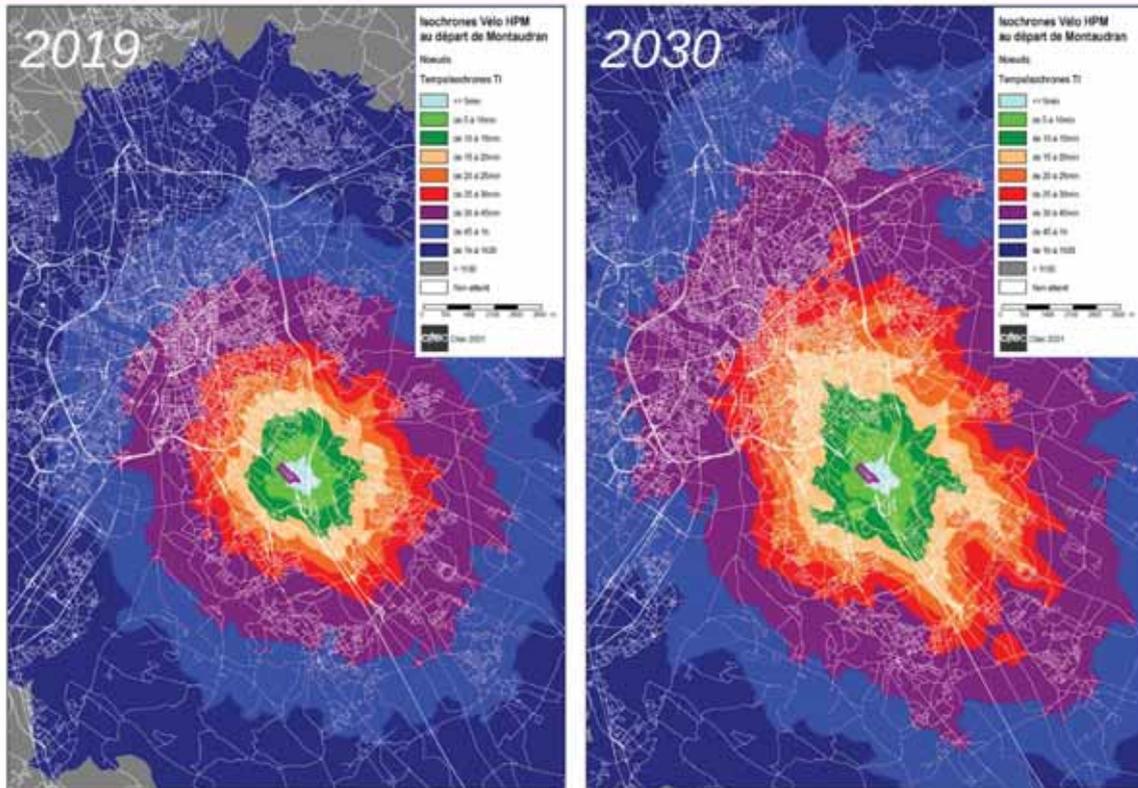


Figure 11 – Évolution de l'accessibilité à vélo entre 2019 et 2030 en considérant les gains de vitesse sur les Réseaux Express Vélo (REV)

3.8. Évolution de l'offre entre les situations de référence 2030 et 2040

Les deux scénarii 2040 (*Fil de l'eau* et *volontariste*) n'intègrent aucun nouveau projet routier ou TC par rapport à 2030. Ce choix a été fait par tous les partenaires du modèle pour éviter d'intégrer des projets non validés politiquement dans le modèle.

3.9. Évolution de la demande entre les situations de référence 2030 et 2040

La population et les emplois continuent d'évoluer entre 2030 et 2040 sur le périmètre d'étude. Une évolution de +11'000 habitants et de +8200 emplois est attendue, soit une croissance plus faible que celle observée entre 2019 et 2030. Cette croissance correspond notamment aux dernières livraisons des ZAC et à la densification du secteur.

Tableau 2 – Évolution de la population et des emplois entre 2019 et 2040 sur le périmètre d'étude

	2013	2019	2030	2030 VS. 2019	2040	2040 VS. 2019
Population	66'040	70'800	114'800	+62%	126'000	+78%
Emplois	56'900	59'300	75'400	+27%	83'600	+41%

3.11. Analyse de la situation 2040 sans la Jonction Est

L'horizon 2040 est étudié selon deux situations de référence :

- une situation *fil de l'eau* qui n'intègre que les évolutions socio-démographiques et qui représente une fourchette haute de la demande en véhicules
- une situation *volontariste* où, en plus des évolutions socio-démographiques, les comportements de mobilité des citoyens évoluent. Cette situation représente une fourchette basse de la demande en véhicules.

Ces deux scénarii fournissent donc une fourchette de la demande routière qui peut être attendue en 2040. L'incertitude associée à la prédiction des comportements sur 20 ans nécessite ce travail. La réalité se situera fort probablement à l'intérieur de cette fourchette. La Figure 12 présente l'évolution du nombre de déplacements par jour par mode entre 2019, 2030 et 2040 en situations de référence. L'attractivité des modes alternatifs à la voiture se confirme.

	2019	2030 Référence	2030 Réf. VS. 2019	2040 Fil de l'eau	2040 Fil de l'eau VS. 2019
	262 500	341 000	+30%	354 000	+35%
	51 500	72 000	+40%	76 500	+49%
	71 000	128 500	+81%	144 500	+104%
	12 500	20 500	+64%	23 000	+84%
	58 000	91 000	+57%	101 000	+74%

Figure 12 – Évolution des déplacements par mode entre 2019, 2030 et 2040

La Figure 12Figure 13 permet de constater les évolutions de trafic sur les deux échangeurs Montaudran et Lasbordes ainsi que sur deux des carrefours de la Route de Revel extra-périphérique entre les situations de référence. Le scénario 2040 Évolution des comportements ramène les charges de trafic à un niveau inférieur à celui attendu en 2030, mais tout de même supérieur au trafic automobile observé aujourd'hui sur les échangeurs. Les évolutions de trafic sont plus faibles entre 2040 et 2030 qu'entre 2030 et 2019 pour la simple raison que la croissance démographique est moins prononcée.

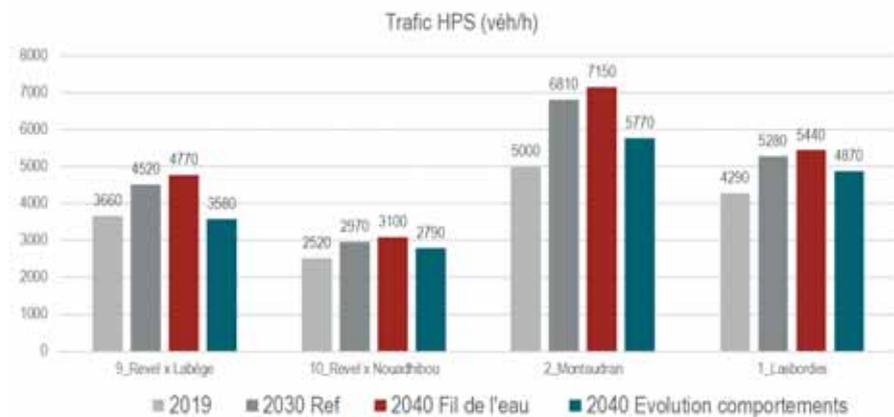


Figure 13 – Évolution du trafic entrant sur les échangeurs Montaudran et Lasbordes et sur les carrefours Route de Revel / Route de Labège et Route de Revel / Rue Nouadhibou à l’HPS

4. Échangeur Jonction Est – Horizon 2030

4.1. Portrait global

Le projet de Jonction Est n'augmente que marginalement (dans la marge d'erreur du modèle) le nombre de déplacements faits en voiture sur le périmètre d'étude. Ce résultat est tout à fait en cohérence avec le contexte de l'infrastructure. Il ne s'agit pas d'une nouvelle infrastructure autoroutière, mais bien d'un nouvel accès et d'un nouveau franchissement du périphérique à environ 1,5km de deux échangeurs existants. La Jonction Est permet de soulager les échangeurs existants et de fluidifier les accès au périphérique en limitant les augmentations de temps de parcours. La Figure 14 présente les impacts du projet Jonction Est à l'horizon 2030 pour chacun des modes.

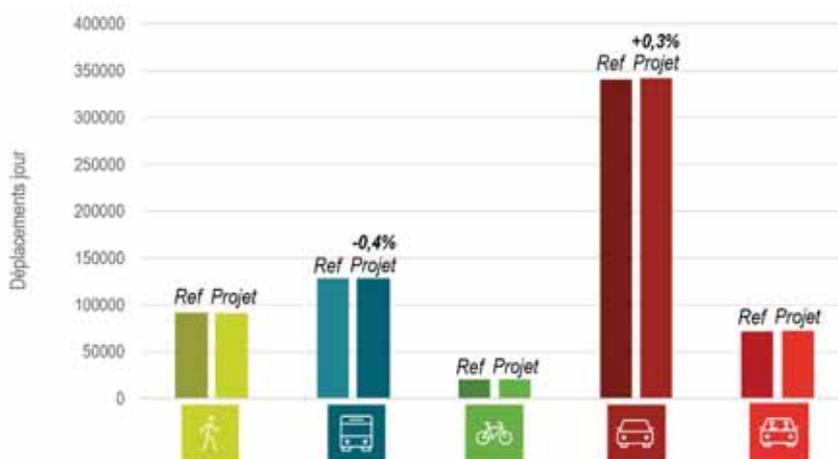


Figure 14 – Impacts du projet Jonction Est sur le nombre de déplacements par jour et par mode à l'horizon 2030 sur le périmètre d'étude

Afin de comprendre les impacts du projet pour chacun des quartiers et communes du secteur, les temps de parcours sur neuf itinéraires sont étudiés (c.f. Figure 15). Ces analyses sont faites aux heures de pointe du matin et du soir.

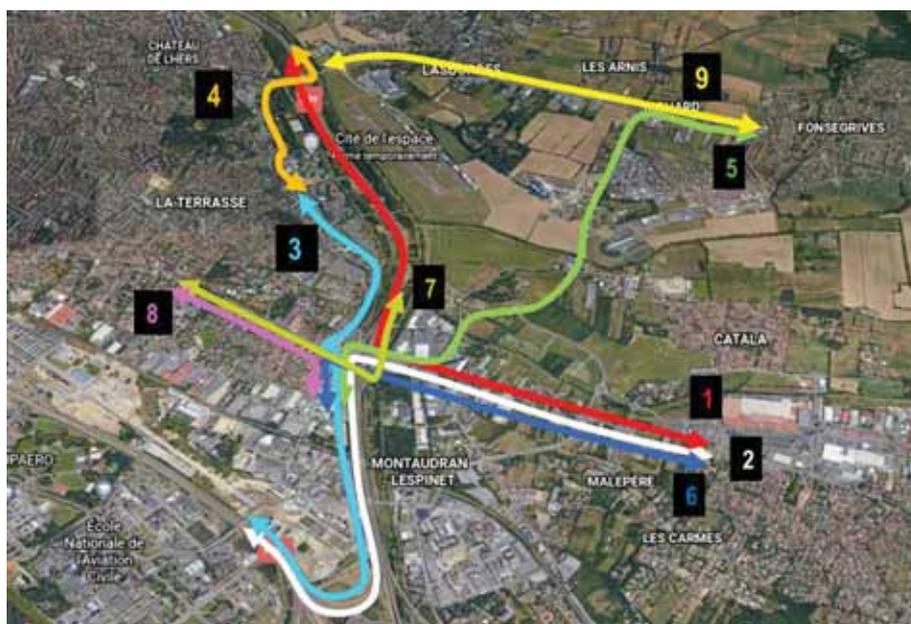


Figure 15 – Itinéraires retenus pour l'analyse des temps de parcours

4.2. Heure de pointe du matin (HPM)

Les trafics qui se retrouvent sur la nouvelle Jonction Est sont liés au rééquilibrage des trafics dans le secteur tel qu'illustré sur la Figure 16. Les véhicules qui ne passent plus sur les échangeurs de Lasbordes et surtout de Montaudran accèdent au périphérique par le nouvel échangeur. Les usagers de la Jonction Est sont principalement en provenance et à destination de l'extra-périphérique. La Jonction Est est également une infrastructure permettant l'accès au quartier de la Grande Plaine. Le nouvel échangeur ne sert que peu d'accès au centre-ville de Toulouse, puisqu'il ne débouche sur aucune pénétrante. Le projet induit des trafics non significatifs dans le secteur de Limayrac qui s'inscrit dans la marge d'incertitude du modèle, il permet simplement de rééquilibrer les trafics du secteur et de donner un nouvel accès au périphérique pour les populations locales.

Les évolutions des charges de trafic entre la situation Projet 2030 et la situation Référence 2030 indiquent que les impacts de la Jonction Est sont plutôt locaux. La Route de Castre, la Route de Revel et le Chemin de Marcaissonne, extra-périphérique, ainsi que les échangeurs Montaudran et Lasbordes sont déchargés. Les évolutions de trafic sur ces principaux carrefours sont présentées à la Figure 17. La Jonction Est ne vient pas restructurer les flux intra-périphérique, elle rééquilibre les trafics en lien avec les échangeurs Lasbordes et Montaudran en limitant la congestion induite par l'urbanisation et la croissance de la demande en déplacement sur les deux échangeurs existants.

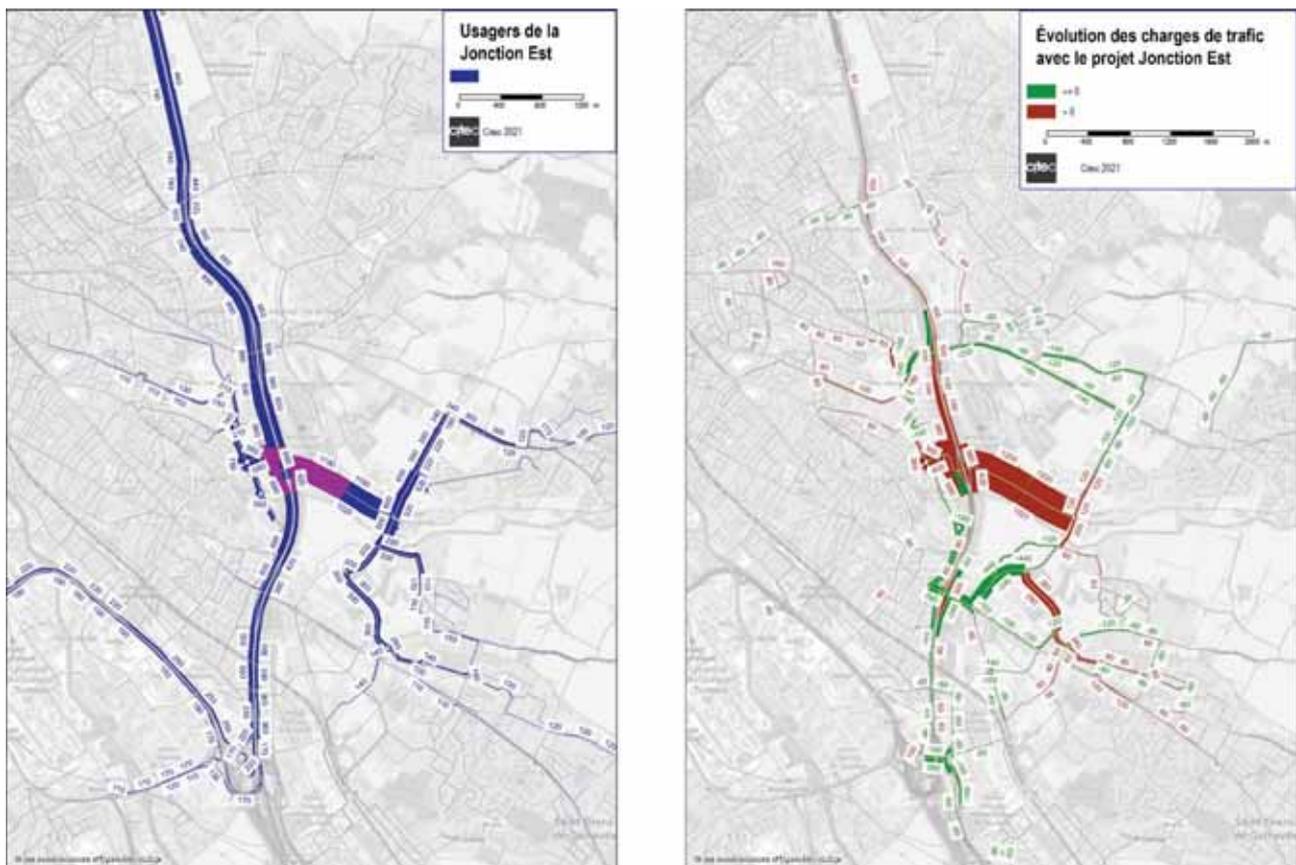


Figure 16 – Usagers de la Jonction Est et évolution des charges de trafic entre le Projet 2030 et la Référence 2030 à l'HPM

Les différences de charges de trafic présentées permettent de voir les effets du projet de la Jonction Est et son impact sur la réorganisation des trafics. Les valeurs absolues données par le modèle ne constituent pas une représentation exacte de la réalité, le modèle fournit des tendances.

Un « nouveau trafic » apparaît sur les voies créées dans le cadre de la Jonction Est (traits rouges qui montrent une augmentation de nombre de véhicules par rapport à l'état de référence 2030), car ce trafic n'existe pas en situation de référence (pas de voie). Il s'agit d'un report des trafics des autres échangeurs, qui permet de réduire les trafics sur ces derniers (traits verts)

La Jonction Est limite les hausses de trafic sur les échangeurs Lasbordes et Montaudran. Les trafics attendus sur ces échangeurs à l'horizon 2030 sont supérieurs à ceux observés en situation actuelle, mais plus faibles qu'en l'absence de la Jonction Est (-10% sur Lasbordes et -16% sur Montaudran).

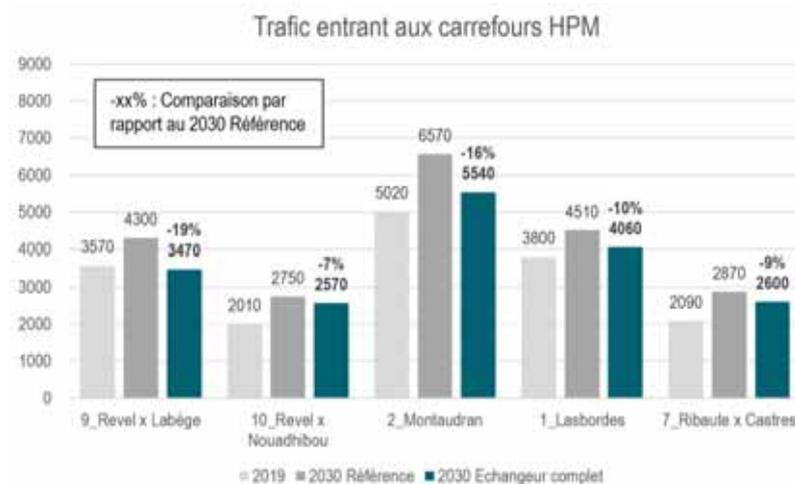


Figure 17 – Évolution des charges de trafic sur les principaux carrefours à l'HPM

En l'absence de projet Jonction Est à l'horizon 2030, l'augmentation des trafics sur le secteur vient dégrader fortement les temps de parcours des itinéraires empruntant les échangeurs Montaudran et Lasbordes. Sur les itinéraires évalués, ce sont des hausses de temps de parcours de l'ordre de 1 à 8 minutes qui sont attendues en heure de pointe du matin, tel que présenté à la Figure 18. Le projet de Jonction Est permet de fluidifier le trafic sur tous ces itinéraires. Les temps de parcours s'en trouvent sensiblement améliorés par rapport au scénario de référence 2030.

Par exemple, pour l'itinéraire 2 St-Orens – Rocade Sud l'augmentation attendue est de l'ordre de +8min 30s entre la situation actuelle et la situation de référence 2030. La Jonction Est limite cette augmentation à +6min 30s sur cet itinéraire en HPM. Dans le sens inverse 2 Rocade Sud – St-Orens l'augmentation attendue entre la situation actuelle et la référence 2030 est de +2 min 30s. La Jonction Est ramène le temps de parcours à celui de la situation actuelle sur cet itinéraire en HPM.

Itinéraires sens 1 (min) – HPM	2030-2019 Sans projet	Effet du projet en 2030
1 St-Orens > Rocade Nord	+ 4 min	- 1min
2 St-Orens > A620	+ 8 min 30s	- 2min
3 Av. Jean Gonord > A620	+ 5 min	- 1min
4 Av. Jean Gonord > Rocade Nord	+ 1 min	- 1min
5 Fonsegrives > Rocade Sud	+ 7 min	- 1min
6 St-Orens > Rocade Sud	+ 4 min 30s	- 2min
7 Pl. de l'Ormeau > Rocade nord	+ 2 min	- 1min
8 Pl. de l'Ormeau > Rocade sud	+ 2 min	- 30s
9 Ech. Lasborde > Fonsegrives	+ 2 min	- 2min

Itinéraires sens 2 (min) – HPM	2030-2019 Sans projet	Effet du projet en 2030
1 Rocade Nord > St-Orens	+ 3 min	- 2min 30s
2 A620 > St-Orens	+ 2 min 30s	- 2min 30s
3 A620 > Av. Jean Gonord	+ 3 min 30s	- 1min 30s
4 Rocade Nord > Av. Jean Gonord	+ 3 min	- 3min
5 Rocade Sud > Fonsegrives	+ 1 min 30s	- 2min
6 Rocade Sud > St-Orens	+ 1 min	- 2min 30s
7 Rocade nord > Pl. de l'Ormeau	+ 1 min 30s	- 30s
8 Rocade sud > Pl. de l'Ormeau	+ 2 min 30s	- 1min
9 Fonsegrives > Ech. Lasborde	+ 4 min	- 30s

Figure 18 – Évolution des temps de parcours sur 9 itinéraires à l’HPM sans le projet de Jonction Est (Référence 2030 - Référence 2019) et impact du projet (Projet 2030 - Référence 2030)

La fluidification du trafic engendrée par la Jonction Est sur les échangeurs Montaudran et Lasbordes ainsi que sur la Route de Revel et la Route de Castres facilitera également le passage des bus. Les Linéo 1,7 et 12 bénéficieront d’un gain de temps de parcours de 2 à 3 min à l’heure de pointe du matin en traversant le secteur par rapport à la situation de référence 2030.

4.3. Heure de pointe du soir (HPS)

Les usagers de la Jonction Est sont globalement les mêmes à l’heure de pointe du soir qu’à l’heure de pointe du matin comme le présente la Figure 20. Les évolutions de trafic par rapport à la référence 2030 sont toujours locales. Elles montrent que les trafics sont rééquilibrés. La Jonction Est limite les hausses de trafic sur les échangeurs Lasbordes et Montaudran. Les trafics attendus sur ces échangeurs à l’horizon 2030 sont supérieurs à ceux observés en situation actuelle, mais plus faibles qu’en l’absence de la Jonction Est (-10% sur Lasbordes et -19% sur Montaudran). La Figure 19 montre aussi que les carrefours de la Route de Revel avec la Route de Labège et la Rue Nouadhibou sont déchargés de respectivement -22% et -9%.

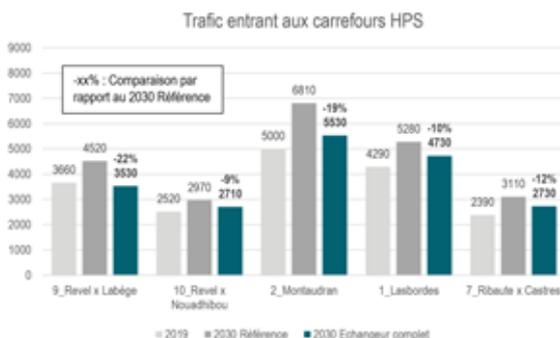


Figure 19 – Évolution des charges de trafic sur les principaux carrefours à l’HPS

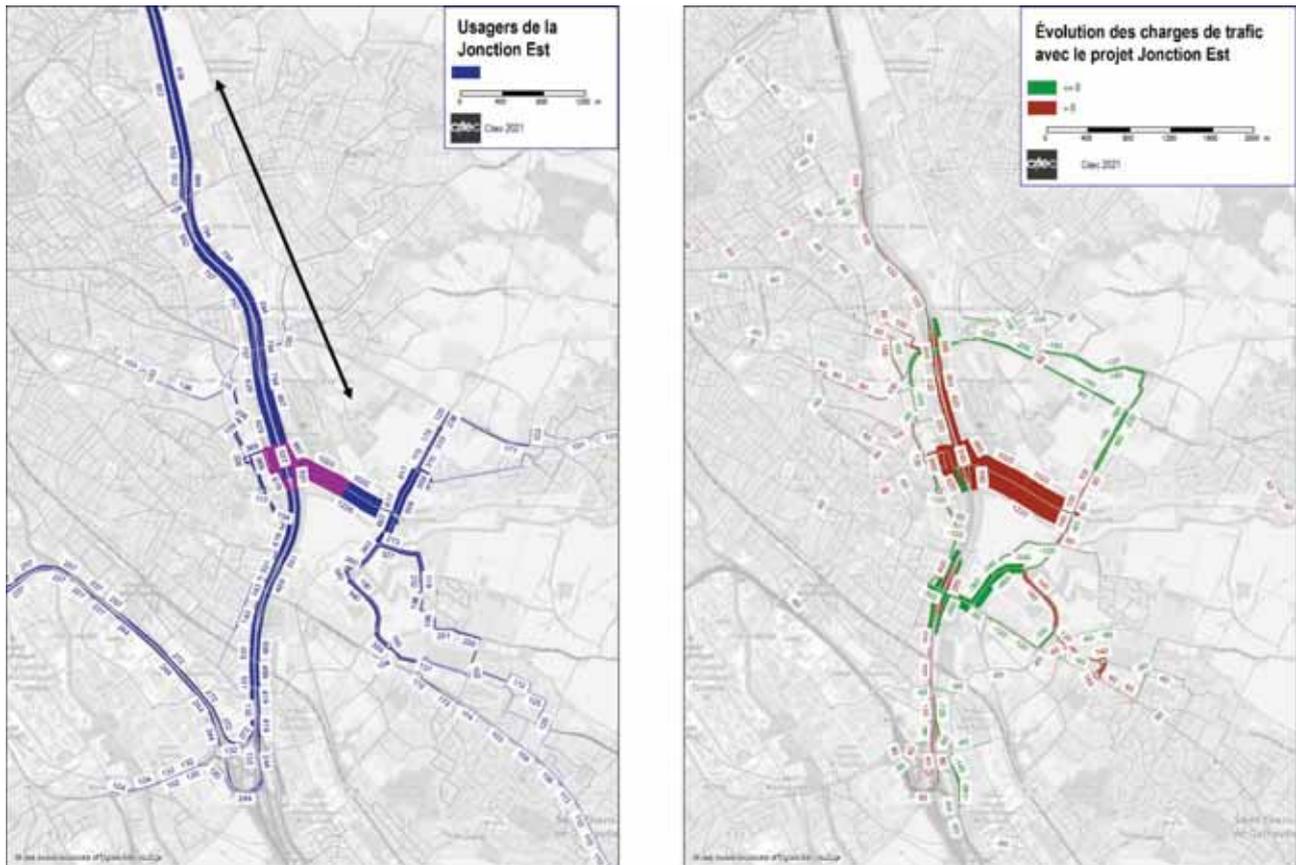


Figure 20 – Usagers de la Jonction Est et évolution des charges de trafic entre le Projet 2030 et la Référence 2030 à l'HPM

En l'absence de projet Jonction Est à l'horizon 2030, l'augmentation des trafics sur le secteur vient dégrader fortement les temps de parcours des itinéraires empruntant les échangeurs Montaudran et Lasbordes. Sur les itinéraires évalués, ce sont des hausses de temps de parcours de l'ordre de 1 à 9 minutes qui sont attendues en heure de pointe du soir, tel que présenté à la Figure 21. Le projet de Jonction Est permet de fluidifier le trafic sur ces itinéraires.

Par exemple, pour l'itinéraire 2 St-Orens – Rocade Sud l'augmentation attendue est de l'ordre de +4min entre la situation actuelle et la situation de référence 2030. La Jonction Est limite cette augmentation à +1min sur cet itinéraire en HPS. Dans le sens inverse 2 Rocade Sud – St-Orens l'augmentation attendue entre la situation actuelle et la référence 2030 est de +6min. La Jonction Est limite cette augmentation à +4min sur cet itinéraire en HPS.

Itinéraires sens 1 (min) – HPS	2030-2019 Sans projet	Effet du projet en 2030
1 St-Orens > Rocade Nord	+ 3 min	- 2min
2 St-Orens > A620	+ 4 min	- 3min
3 Av. Jean Gonord > A620	+ 3 min	- 1min
4 Av. Jean Gonord > Rocade Nord	+ 2 min	- 1min 30s
5 Fonsegrives > Rocade Sud	+ 2 min 30s	- 1min 30s
6 St-Orens > Rocade Sud	+ 2 min	- 3min
7 Pl. de l'Ormeau > Rocade nord	+ 1 min	- 30s
8 Pl. de l'Ormeau > Rocade sud	+ 1 min	- 30s
9 Ech. Lasborde > Fonsegrives	+ 5 min	- 1min
Itinéraires sens 2 (min) – HPS	2030-2019 Sans projet	Effet du projet en 2030
1 Rocade Nord > St-Orens	+ 4 min 30s	- 2min
2 A620 > St-Orens	+ 6 min	- 2min
3 A620 > Av. Jean Gonord	+ 4 min	+ 30s
4 Rocade Nord > Av. Jean Gonord	+ 30s	- 1min 30s
5 Rocade Sud > Fonsegrives	+ 9 min	- 1min 30s
6 Rocade Sud > St-Orens	+ 4 min	- 2min
7 Rocade nord > Pl. de l'Ormeau	+ 1min	- 1min
8 Rocade sud > Pl. de l'Ormeau	+ 2min	- 1min
9 Fonsegrives > Ech. Lasborde	+ 2min	- 1min

Figure 21 – Évolution des temps de parcours sur 9 itinéraires à l'HPS sans le projet de Jonction Est (Référence 2030 - Référence 2019) et impact du projet (Projet 2030 - Référence 2030)

La fluidification du trafic engendrée par la Jonction Est sur les échangeurs Montaudran et Lasbordes ainsi que sur la Route de Revel et la Route de Castres facilitera également le passage des bus. Les Linéo 1,7 et 12 bénéficieront d'un gain de temps de parcours de 2 à 3 min en traversant le secteur à l'heure de pointe du soir par rapport à la situation de référence 2030.

5. Échangeur partiel – Horizon 2030



Une des craintes fréquemment formulées à l’égard du projet Jonction Est est qu’il apporterait du trafic dans les rues résidentielles des quartiers de La Terrasse et du Château de l’Hers. Le modèle n’identifie aucun itinéraire de trafic de transit traversant ces rues, étant donné leur faible attractivité. Une configuration alternative de la Jonction Est, ne permettant pas de liaison aux véhicules entre l’intra-périphérique et le nouvel échangeur est testé pour répondre à cette crainte. Cet échangeur partiel, représenté sur la figure ci-contre offre cependant une liaison pour les modes doux entre l’intra et l’extra-périphérique.

La Figure 22 présente la différence de charges sur le réseau routier entre la situation où l’échangeur complet est réalisé et où l’échangeur partiel est réalisé. Le rouge représente les routes davantage sollicitées lorsque l’échangeur complet est réalisé et le vert, celles moins sollicitées. L’analyse de ces différences de charge montre que :

- l’utilisation de la Jonction Est est la même peu importe que l’échangeur soit complet ou partiel ;
- la connexion entre la Jonction Est et l’intra-périphérique permet de desservir la zone d’activité de la Plaine ;
- l’échangeur partiel ne décharge pas autant les échangeurs Lasbordes et Montaudran que l’échangeur complet. On retrouve +350 veh/h sur la Route de Castres au niveau de l’échangeur Lasbordes et +450 veh/h sur la Route de Revel au niveau de l’échangeur Montaudran.

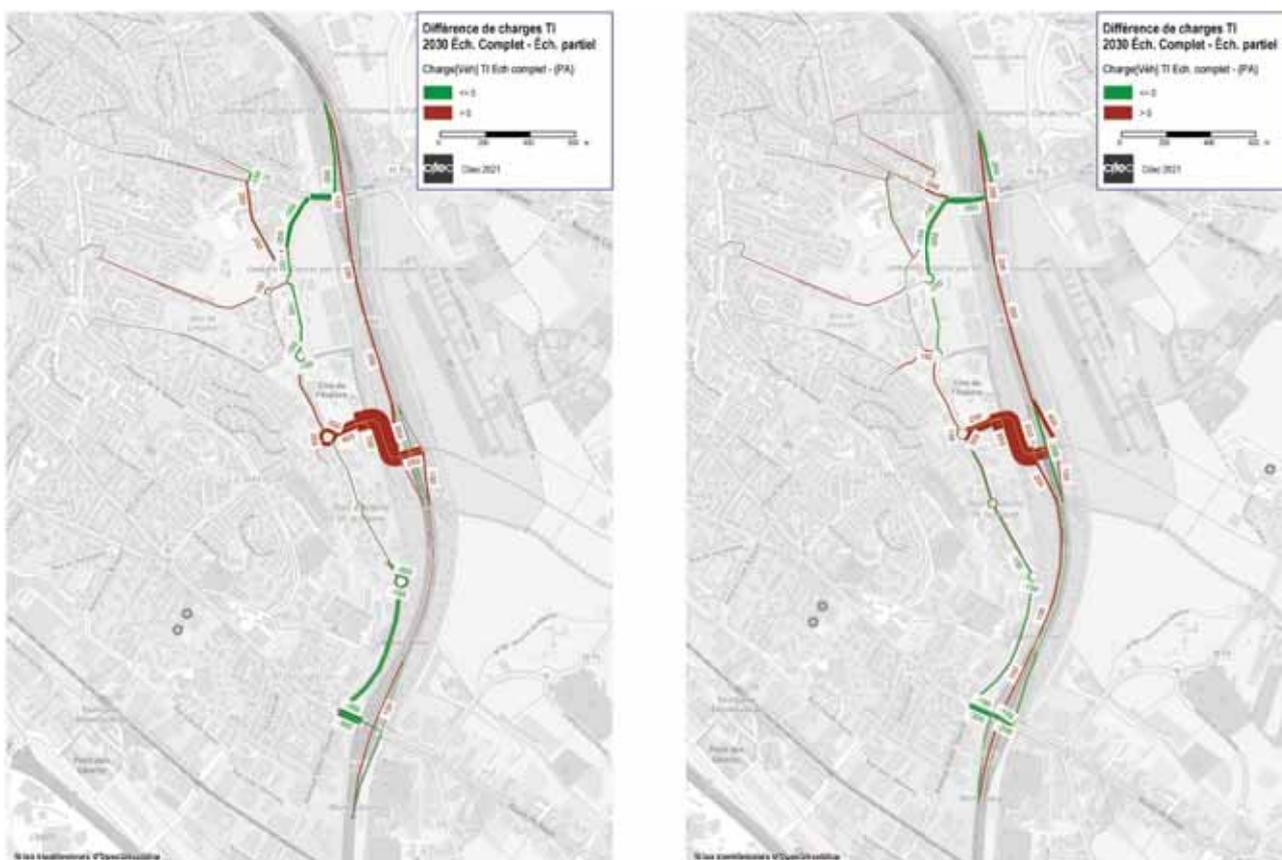


Figure 22 – Différence de charges de trafic entre l’échangeur complet et partiel à l’horizon 2030 (Échangeur complet - Échangeur partiel) HPM à gauche et HPS à droite

L'analyse détaillée des charges sur chaque carrefour, présentée aux Figure 23 et Figure 24 confirme cette analyse, tant à l'heure de pointe du matin que du soir. Les carrefours extra-périphérique ont des charges similaires peu importe la configuration de l'échangeur, mais les échangeurs subissent des trafics plus importants avec un échangeur partiel connecté uniquement à l'extra-périphérique.

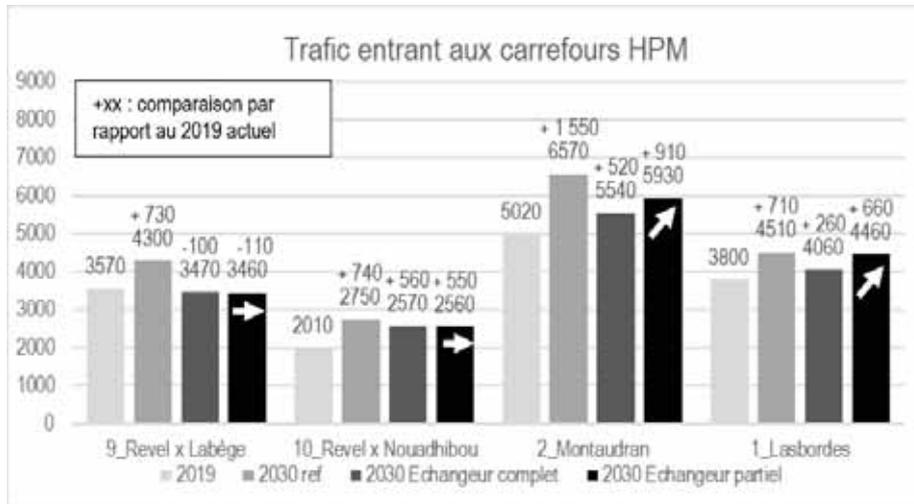


Figure 23 – Trafic entrant aux carrefours à l'HPM à l'horizon 2030 pour une configuration d'échangeur complet et partiel

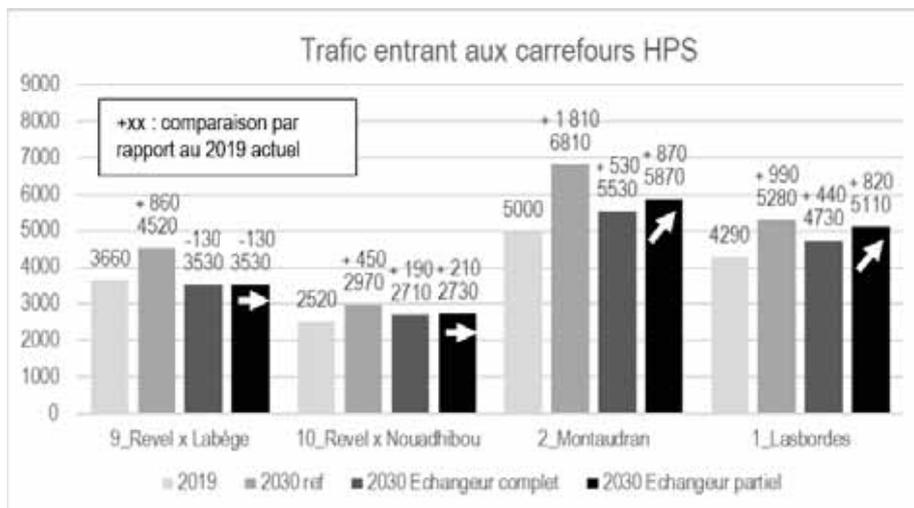


Figure 24 – Trafic entrant aux carrefours à l'HPS à l'horizon 2030 pour une configuration d'échangeur complet et partiel

L'échangeur complet donne globalement plus d'effets positifs que l'échangeur partiel en offrant une meilleure décharge des échangeurs bénéfique tant aux voitures qu'aux bus.

6. Échangeur Jonction Est – Horizon 2040

L'horizon 2040 est étudié pour les deux situations de référence modélisées :

- une situation fil de l'eau qui n'intègre que les évolutions socio-démographiques et qui représente une fourchette haute de la demande en véhicules
- une situation volontariste où, en plus des évolutions socio-démographiques, les comportements de mobilité des citoyens évoluent. Cette situation représente une fourchette basse de la demande en véhicules.

Il s'agit de deux versions possibles des comportements de mobilité en 2040. Le projet de Jonction Est est donc analysé en comparant :

- la situation avec la Jonction Est et la situation sans la Jonction Est pour la fourchette haute de demande routière sur l'agglomération toulousaine en 2040 (« Fil de l'eau »)
- la situation avec la Jonction Est et la situation sans la Jonction Est pour la fourchette basse de demande routière sur l'agglomération toulousaine en 2040 (« Evolution des comportements »)

Cette analyse a pour objectif d'étudier si le projet de Jonction Est a toujours sa pertinence même dans le cas où la part modale de la voiture diminue à l'échelle de l'agglomération due à l'évolution des pratiques de mobilité.

6.1. Vision globale des déplacements

Les conclusions sur l'impact du projet en termes de parts modales et de nombre de déplacements par jour sont globalement les mêmes qu'en 2030. La Jonction Est ne génère pas de nouveaux déplacements et n'augmente que marginalement, et dans la marge d'erreur du modèle, la part modale de la voiture sur le périmètre d'étude, comme détaillé à la Figure 25.

	2019	2030 Référence	2030 Réf. VS. 2019	2030 Projet	2030 Projet VS. 2030 Réf.	2040 Fil de l'eau	2040 Fil de l'eau VS. 2019	2040 Projet	2040 Projet VS. 2040 Fil de l'eau
	262 500	341 000	+30%	342 000	+0,3%	354 000	+35%	355 500	+0,4%
	51 500	72 000	+40%	72 000	0%	76 500	+49%	76 500	0%
	71 000	128 500	+81%	128 000	-0,4%	144 500	+104%	144 000	-0,3%
	12 500	20 500	+64%	20 500	0%	23 000	+84%	23 000	0%
	58 000	91 000	+57%	91 000	0%	101 000	+74%	100 500	-0,5%

Figure 25 – Synthèse de l'évolution du nombre de déplacements par jour par mode avec et sans projet aux horizons 2030 et 2040 sur le périmètre d'étude

6.2. Structure des usages

La structure des usagers de la Jonction Est demeure la même dans les deux scénarios 2040. Ainsi, malgré des hypothèses qui induisent une forte réduction de trafic à l'échelle de la métropole, la Jonction Est a un usage quasi identique dans le scénario d'évolution des comportements de mobilité (renforcement des modes actifs, augmentation du télétravail et du covoiturage, démotorisations des ménages...) comme le montre la Figure 26.

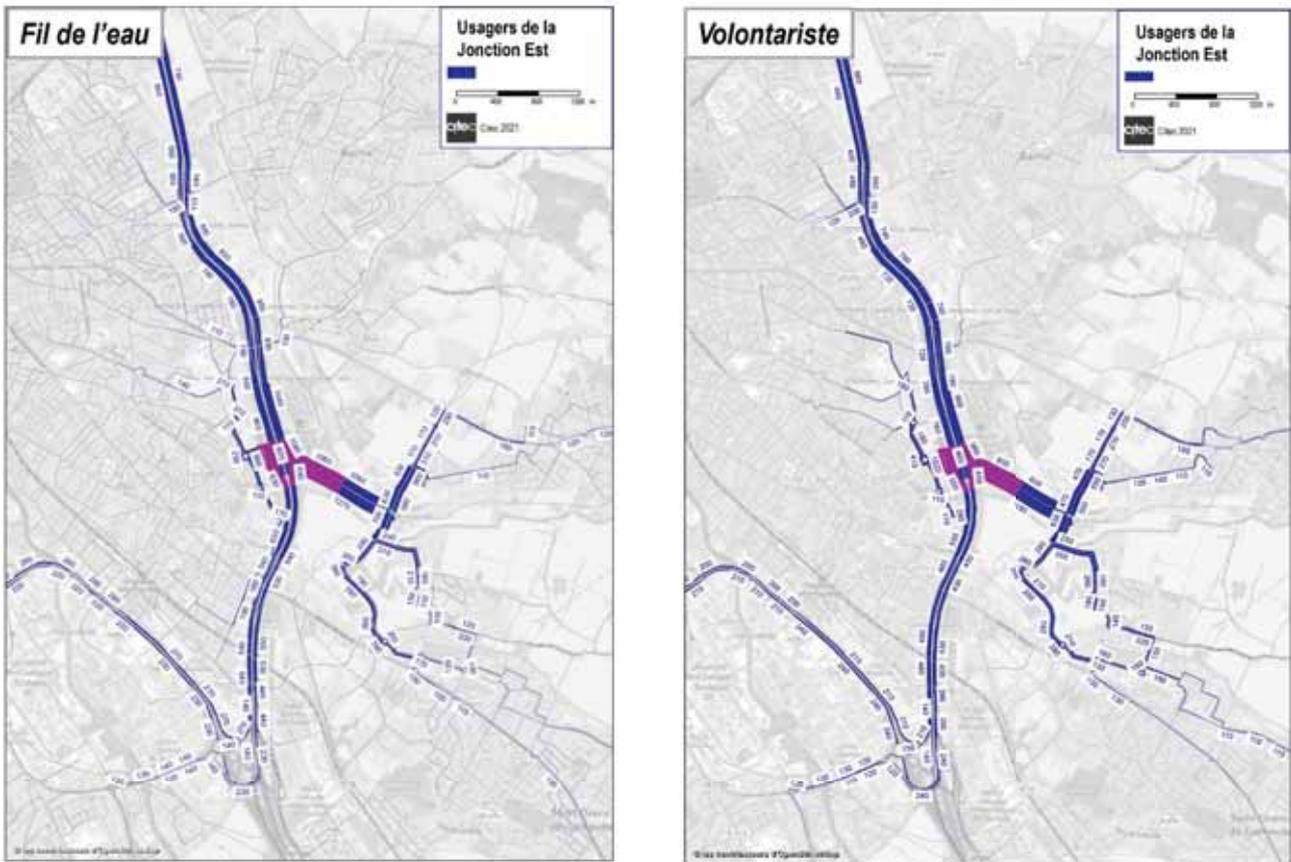


Figure 26 – Usagers de la Jonction Est à l’HPS selon les deux situations projets 2040

L’analyse détaillée des charges aux principaux carrefours du secteur présentée à la Figure 27 montre que même dans le scénario où les comportements de mobilité évoluent fortement en faveur des modes alternatifs à la voiture, il y aura plus de trafic sur les échangeurs Lasbordes et Montaudran qu’en situation actuelle.

Dans les deux situations 2040, fil de l’eau et volontariste, la Jonction Est diminue les charges sur les échangeurs et sur les carrefours sous tension de la Route de Revel.

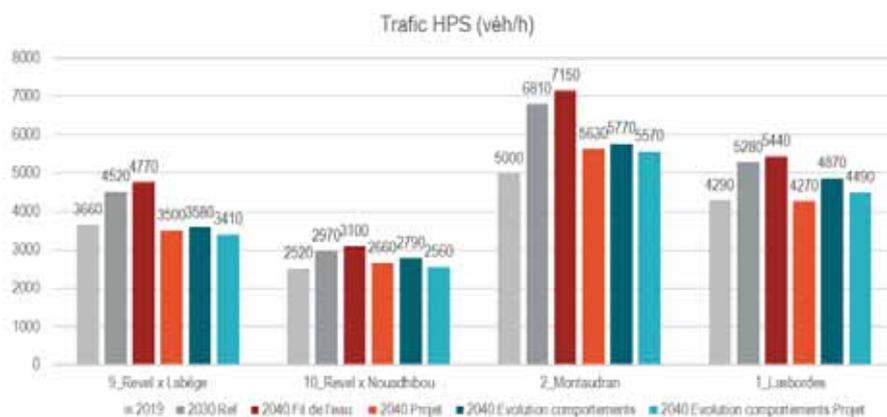


Figure 27 – Évolution des charges de trafic sur les principaux carrefours à l’HPS en 2040

7. Conclusions

La mise à jour des études de trafic de la Jonction Est aux horizons 2030 et 2040 permet de faire ressortir les éléments suivants.

À l'horizon 2030 :

- La population et les emplois du sud-est toulousain sont appelés à croître fortement d'ici 2030 notamment avec les ZAC Malepère et Toulouse Aérospace
 - +44'000 habitants, soit +62%, par rapport à aujourd'hui
 - +16'000 emplois, soit +27%, par rapport à aujourd'hui
 - +200'000 déplacements par jour, soit +43%, par rapport à aujourd'hui
- Le Projet Mobilités (3^e ligne de métro, Connexion Ligne B, Linéo 12, etc.) augmente fortement la part des déplacements en transports en commun. L'amélioration des liaisons cyclables, dont le REV, conjuguée au développement de commerces de proximité favorise en outre les déplacements en modes actifs.
 - +81% de déplacements en TC par rapport à aujourd'hui
 - Passage de la part modale de la voiture de 69% aujourd'hui à 63% en 2030 sur le secteur
- L'augmentation du nombre de déplacements en voiture augmente la congestion sur le réseau routier aujourd'hui déjà saturé par endroits. Les échangeurs Montaudran et Lasbordes sont les principaux points noirs. Les temps de parcours pour accéder au périphérique et le traverser depuis Balma, Quint-Fonsegrives et St-Orens-de-Gameville augmentent entre 1 minute et 8 minutes aux heures de pointe. Cette augmentation des temps de parcours dégrade également le temps de parcours des bus qui empruntent les mêmes échangeurs.

	2019	2030 Référence	2030 Ref. VS. 2019
	262 500	341 000	+30%
	51 500	72 000	+40%
	71 000	128 500	+81%
	12 500	20 500	+64%
	58 000	91 000	+57%

Avec la Jonction Est en 2030 :

- Le nouvel échangeur de Jonction Est ne crée ni de croissance du trafic automobile, ni d'augmentation de la part modale de la voiture. Il permet de soulager les échangeurs Montaudran et Lasbordes en offrant une alternative d'accès au périphérique principalement depuis les communes extérieures au périphérique. Les carrefours critiques extra-périphériques sur la Route de Castres et la Route de Revel sont également déchargés.
- On ne retrouve pas d'itinéraires de transit qui emprunteraient les voiries résidentielles des quartiers de l'Hers ou de La Terrasse. La Jonction Est n'a que très peu d'effets en intra-périphérique.
- Amélioration des temps de parcours depuis l'extra-périphérique pour accéder au périphérique et entrer dans Toulouse par rapport à la situation en 2030 sans le projet de l'ordre de 1 à 3 minutes, tant pour les véhicules privés que les bus.
- La Jonction Est assure le maillage du réseau routier et modes actifs entre Lasbordes et Montaudran en offrant une nouvelle liaison pour la zone d'activités de La Plaine.
- Une configuration d'échangeur partiel (sans connexion à l'intra-périphérique) ne permet pas d'atteindre la même décharge des échangeurs Lasbordes et Montaudran.

À l'horizon 2040 :

- Deux scénarii sont testés à l'horizon 2040 pour représenter l'incertitude de prédiction sur 20 ans et fournir une fourchette de demande en trafic routier :
 - Un scénario « business as usual » ou *Fil de l'eau* présentant une augmentation du trafic routier d'environ 5% par rapport à 2030 sur le secteur
 - Un scénario de rupture « Évolution des comportements » ou *Volontariste* où la part du télétravail et du temps partiel augmente et où le covoiturage et le vélo sont particulièrement développés présentant un trafic automobile environ 15% plus faible que dans le scénario « business as usual » sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine
- Sur le sud-est toulousain, les charges de trafic demeurent beaucoup plus importantes qu'aujourd'hui peu importe le scénario considéré au vu de la croissance de la population et des emplois.

Avec la Jonction Est en 2040 :

- Les impacts du projet observés en 2030 se confirment peu importe le scénario considéré. La Jonction Est est utilisée par presque autant de véhicules dans les deux scénarii aux heures de pointe.

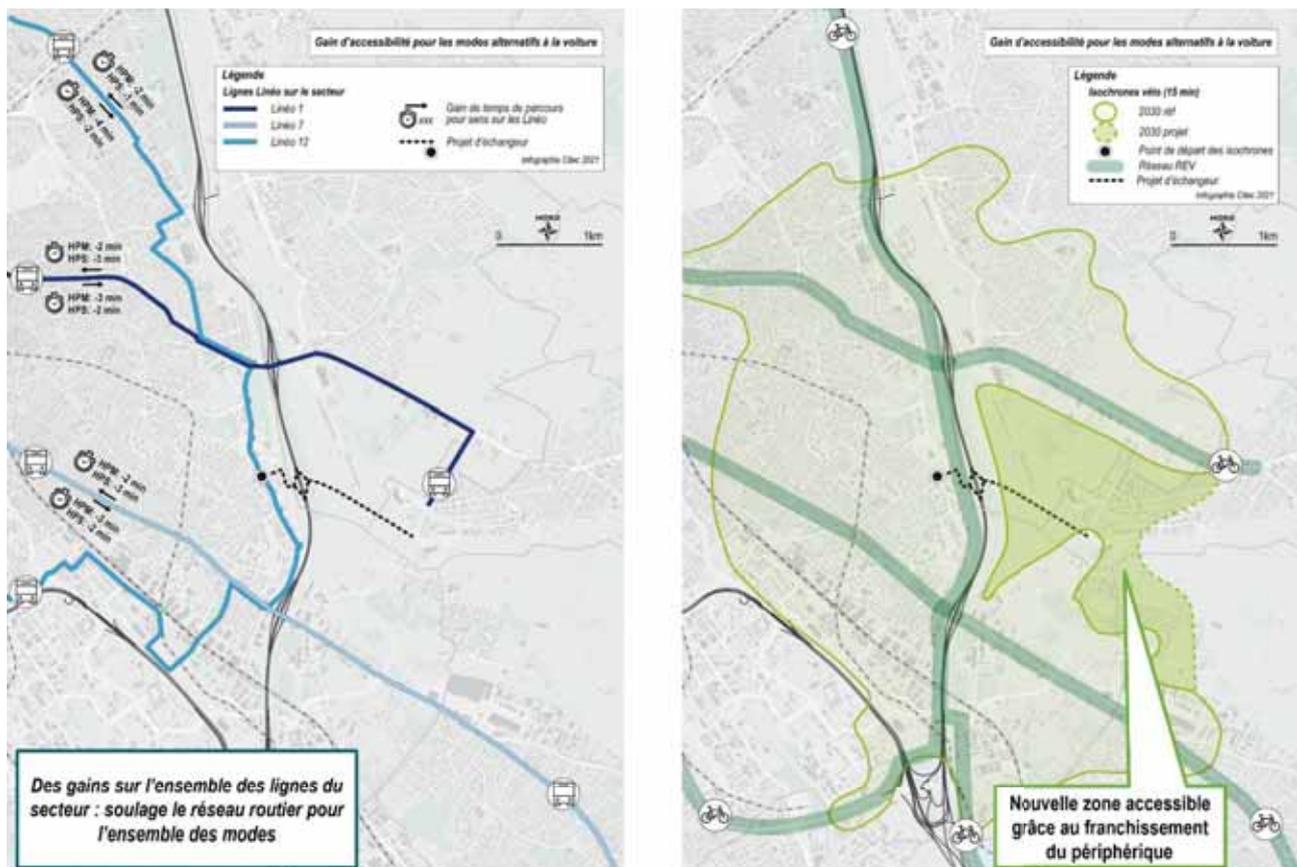


Figure 28 – Impacts de la Jonction Est sur les temps de parcours des Linéo et gains d'accessibilité induit par le nouveau franchissement pour les modes actifs.