

CONSEIL DE TOULOUSE METROPOLE du 22 juin 2023

Intervention d'Odile Maurin

16.1 Jonction Est : approbation des dossiers réglementaires et demande d'ouverture d'une enquête publique préalable à la DUP portant mise en compatibilité du PLU - DEL-23-0499

Monsieur le Président, mesdames, messieurs, chers collègues,

En préalable, nous rejoignons et soutenons pleinement le propos de ma collègue Hélène Cabanes.

C'est pourquoi nous demandons un report du vote de la délibération, afin de respecter les éluEs et les principes démocratiques du débat contradictoire. En effet, nous n'avons pas eu le temps nécessaire pour étudier correctement et complètement l'intégralité du dossier. Le dossier présenté en commission était composé d'un document de 92 pages, et comme trop souvent, il était incomplet.

Face aux demandes de plusieurs éluEs, le président de la commission voirie avait promis d'envoyer, au moins 15 jours avant le conseil, le dossier complet de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la Jonction Est. Hélas, ce dossier ne nous est parvenu que 6 jours avant le conseil alors qu'il contient 46 documents et 2633 pages très techniques.

Malgré cela, le dossier reste encore incomplet : il manque pas mal de pièces, et aussi beaucoup de données avancées ne renvoient pas à leurs sources. Compte tenu du nombre de documents et de données manquants, les éluEs ne peuvent se prononcer de manière éclairée sur la délibération.

Par exemple, le bilan carbone du projet est incomplet, et donc insincère. De plus, le bilan présenté dans le dossier annexé à la délibération se révèle catastrophique pour la phase de réalisation puis pour celle d'exploitation alors qu'il est incomplet, et donc grandement sous-estimé. Pourtant, c'est une donnée indispensable pour orienter le débat et la décision au regard des enjeux climatiques et des engagements de la Stratégie Nationale Bas Carbone.

Quant aux hypothèses en termes d'augmentation de la population dans "l'Est Toulousain" de plus de 44 000 nouveaux habitants, nous demandons depuis longtemps un tableau par quartier et par année et que les données soient sourcées afin de permettre leur analyse critique.

Quant aux volumes de trafic, c'est-à-dire le nombre de véhicules par heure, et le taux de congestion des voies, ils ne sont pas précisés, ce qui ne permet pas de mesurer l'ampleur des variations de trafic présentées.

D'une manière générale, vous produisez des études qui font référence à des éléments d'autres études non fournies, comme par exemple avec l'étude Artelia qui fait référence à des éléments de l'étude CITEC qui ne sont pas communiqués dans la synthèse de l'étude CITEC. Ca fait un an et demi qu'on vous réclame l'étude complète CITEC, qu'avez-vous à cacher ?

De même, le bilan carbone du chantier réalisé par Vinci n'est pas pris en compte dans l'étude d'impact. On parle là quand même pour la phase chantier, hors Vinci, d'une empreinte carbone équivalente à celle de 13 000 personnes en 2023, et même chose pour la phase d'exploitation. Comment justifier un tel bilan alors que la métropole est en difficulté pour remplir ses objectifs vis-à-vis de la stratégie nationale bas carbone transport selon les études de Tisséo qui prévoit une augmentation des GES de +9% alors que nous devrions baisser de 36% en 2030 ?

Pour la part modale du vélo et dans l'hypothèse de la Jonction Est, elle est inférieure à l'actuelle part modale de la métropole et à celle de Toulouse. Pourquoi retenir une part modale si faible ? Quant à la part modale

des transports en commun, elle reste constante avec ou sans Jonction Est en 2030, ce qui n'est pas non plus compatible avec les objectifs climat.

En fait, dans cette affaire, il serait nécessaire de renverser la logique en s'interrogeant sur quelle politique et quels moyens seraient nécessaires pour obtenir un report modal de la voiture vers les modes doux et transports en commun ?

Nous relevons aussi des incohérences entre les différentes pièces produites et une réduction importante et non justifiée de la phase travaux : l'enquête intervient plus tard que ce qui était prévu initialement, les travaux aussi commencent plus tard... mais se terminent toujours fin 2028. Est-ce destiné à maintenir la date de mise à disposition de l'infrastructure, et ceci de manière artificielle ?

De plus, l'estimation des dépenses fait ressortir une augmentation de 30% des coûts par rapport aux données de la convention entre Toulouse Métropole et Vinci : la réactualisation après la concertation fait peser un doute sur la sincérité des éléments produits. Les modalités de financement par Vinci Autoroutes restent opaques et juridiquement mal établies.

Enfin, la Jonction Est n'a aucun impact sur les gaz à effets de serre, alors que sa réalisation va, elle, en produire d'importantes quantités, le tout ne respectant pas les objectifs de la stratégie nationale bas carbone.

Il est là aussi important de rappeler que 94% des personnes concertées récemment ont donné un avis défavorable sur ce projet qui date d'une époque où il était encore à la mode de promouvoir et de favoriser le transport routier. En plus, c'est bien de faire un nouvel échangeur mais à quoi ça sert s'il débouche sur une rocade saturée et encombrée. Ça ne fait que rajouter du trafic alors que les moyens colossaux mis pour desservir la clinique de la Croix du Sud seraient largement mieux utilisés pour réaliser de toute urgence les voies en site propre et les pistes cyclables nécessaires sur la route de Revel, et surtout que ce qu'il manque aujourd'hui, c'est une passerelle mode doux à la place de cette jonction Est. Vous avez décidément plusieurs mètres de retard.

Et encore une fois, vous misez sur le fait que la crise climatique va d'abord impacter les plus fragiles et les plus défavorisés et que les gens comme vous saurons tirer leur épingle du jeu et vous continuez dans la croyance que la technologie saura vous prémunir des effets du dérèglement climatique.

Un jour, vos enfants et vos petits-enfants vous demanderont des comptes, mais au rythme de vos projets écocidaire, il sera trop tard.