



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

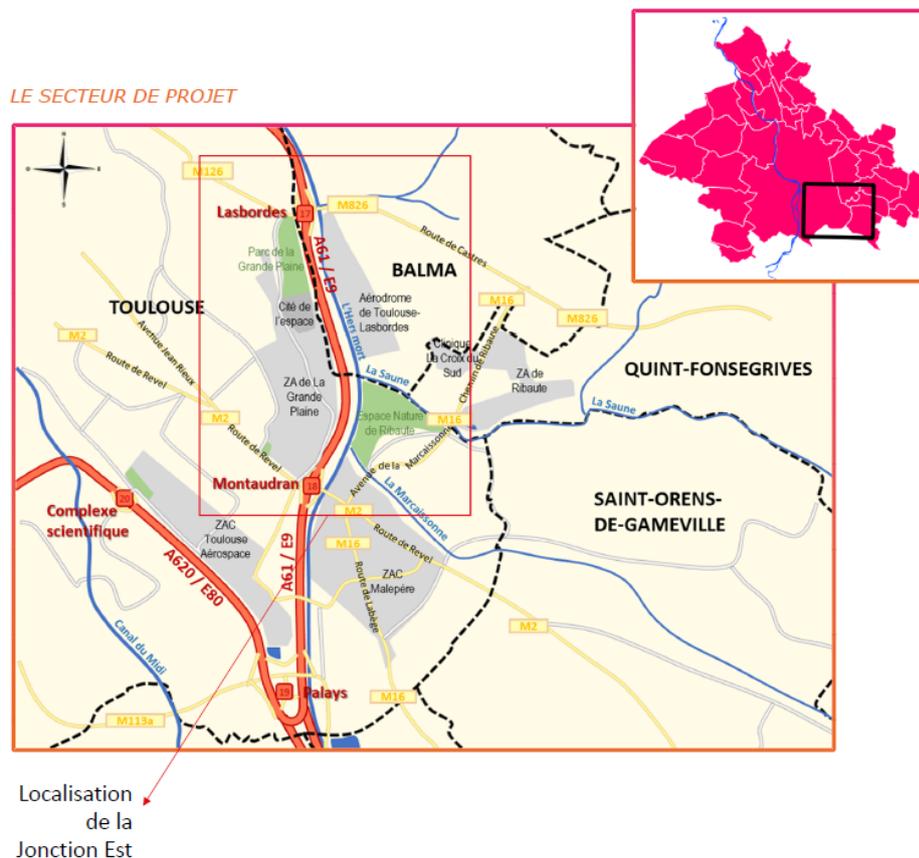


Figure 1 : Localisation du projet Jonction Est

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.

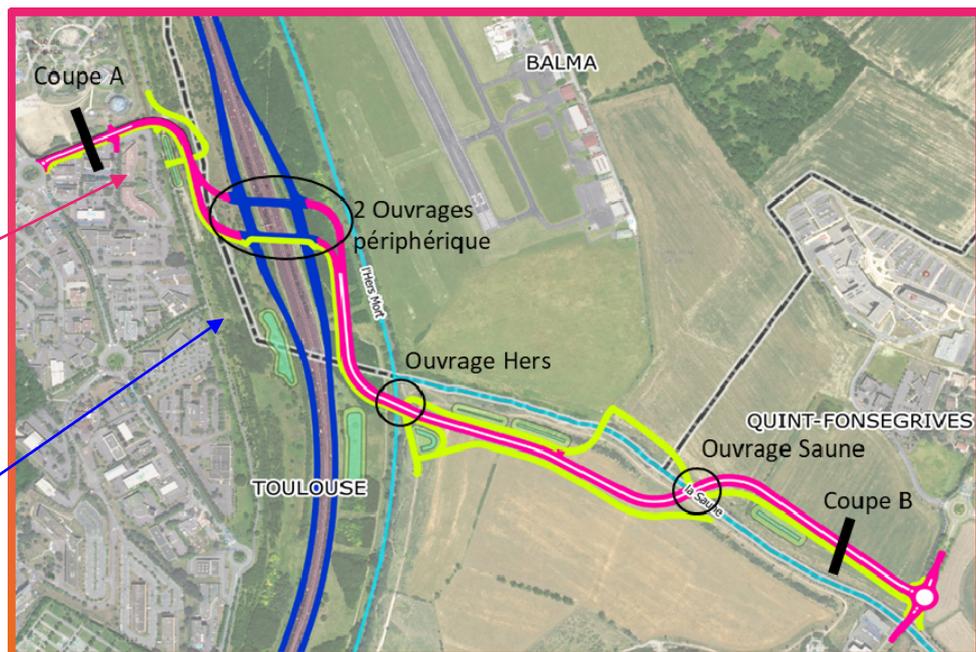
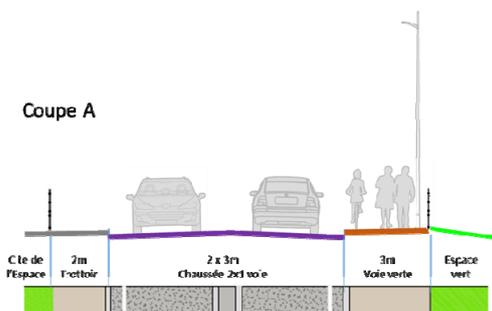
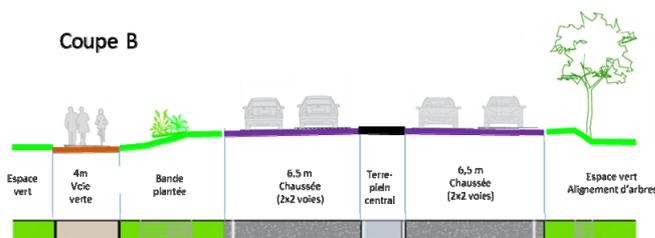


Figure 2 : Le projet Jonction Est présenté en concertation en 2022



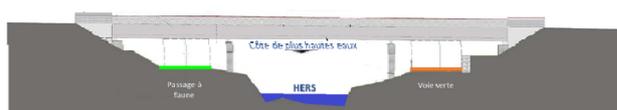
Exemple de coupes type de la voirie (au niveau de la section courante à l'ouest du périphérique)



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.

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.

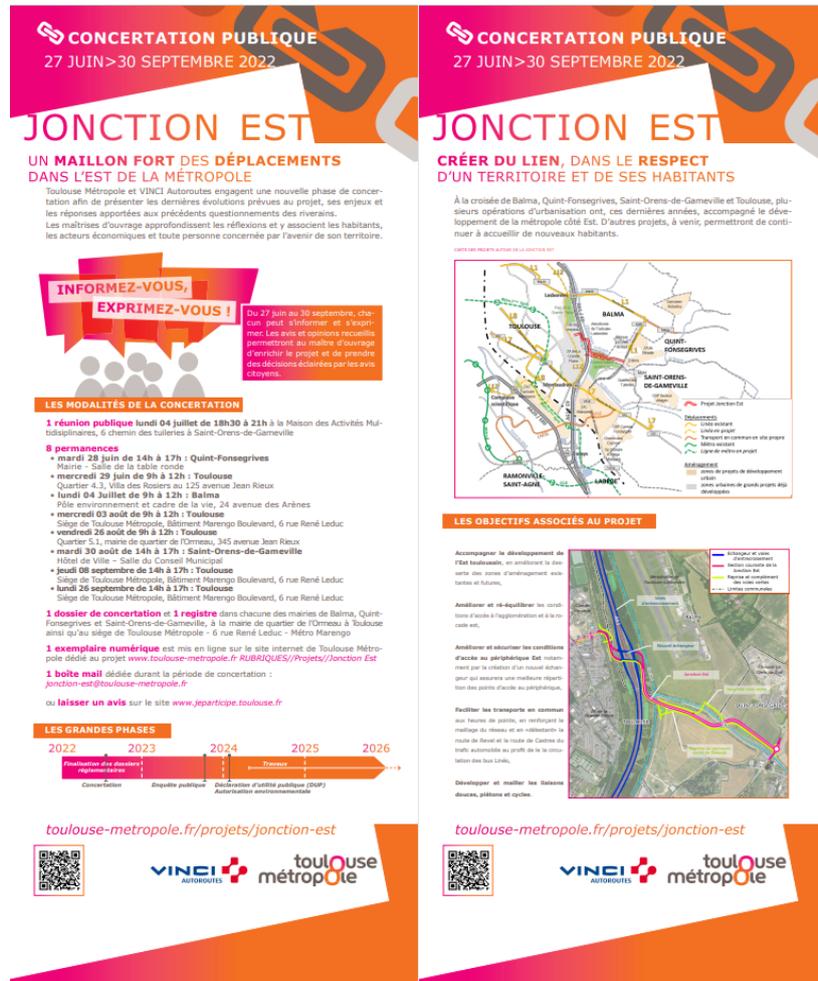


Figure 6 : Panneaux d'exposition de la concertation – Format 85x205cm

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

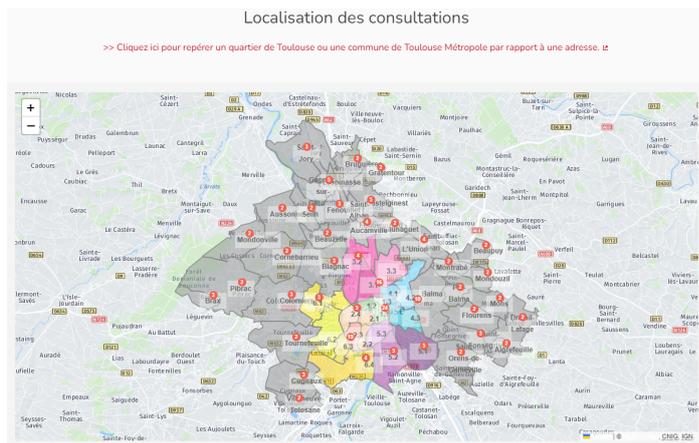


Figure 10 : Carte interactive et présentation de la concertation Jonction Est du site Je Participe !

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 JUIN 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'activité 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.

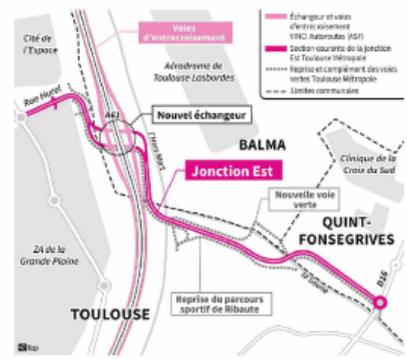


Figure 11 : Article de presse La Dépêche 29 juin 2022

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

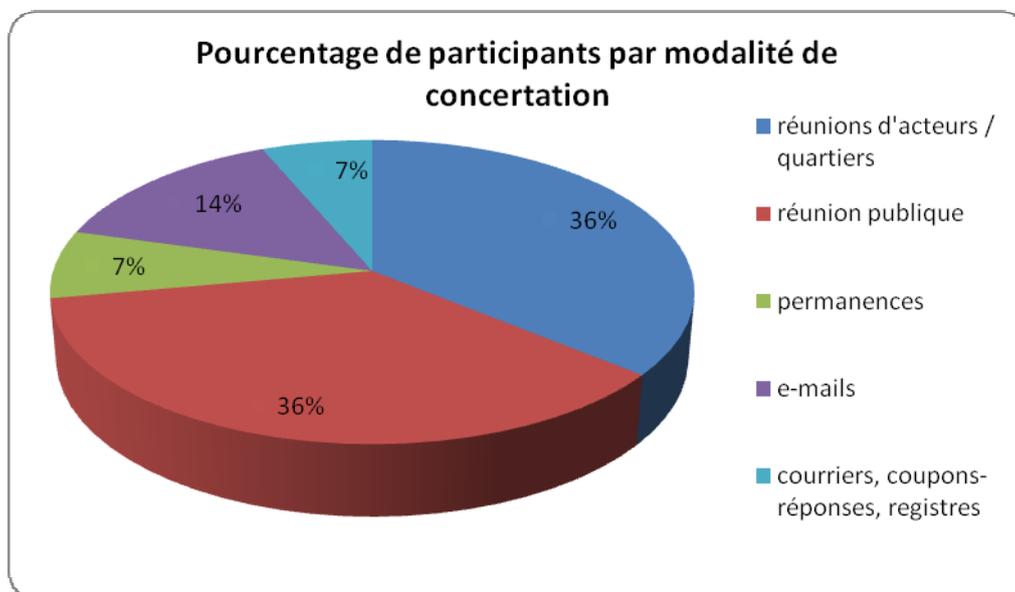


Figure 12 : Répartition des participants par modalités en 2016

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

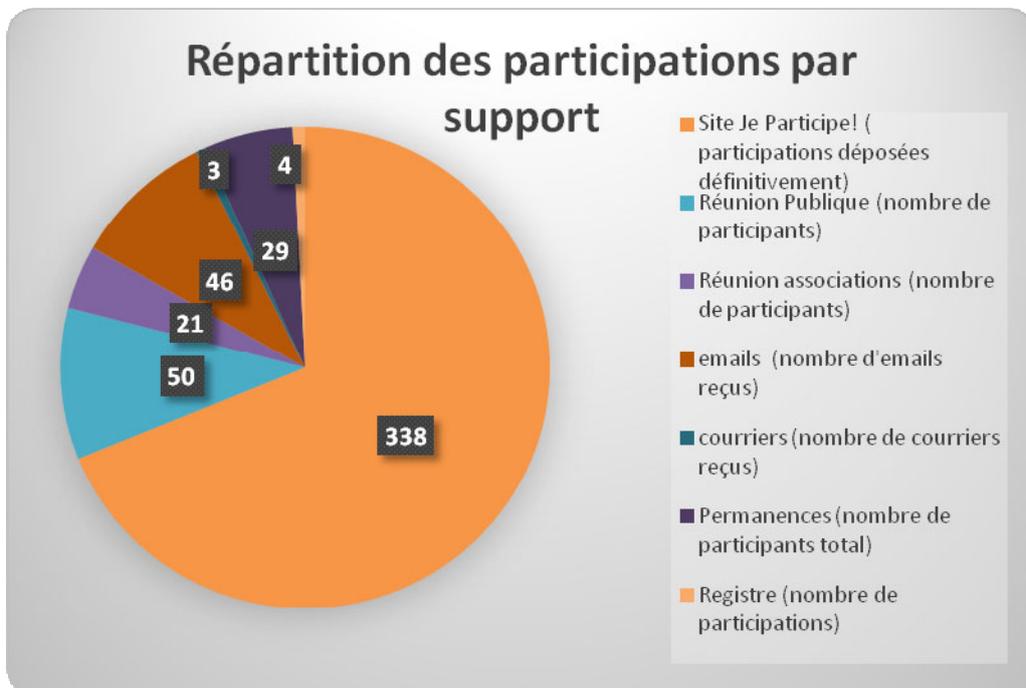


Figure 13 : Nombre de participations par modalité de concertation – total : 491 participations

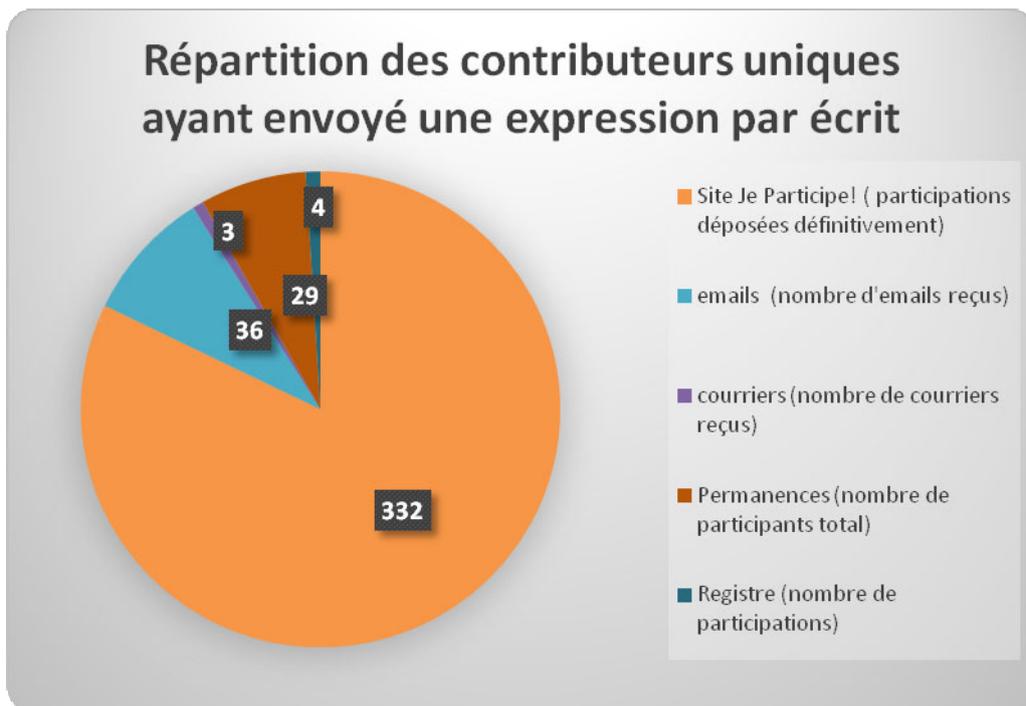


Figure 14 : Répartition des contributions uniques écrites : total : 404 contributeurs uniques (hors réunion publique et réunion associations)

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).

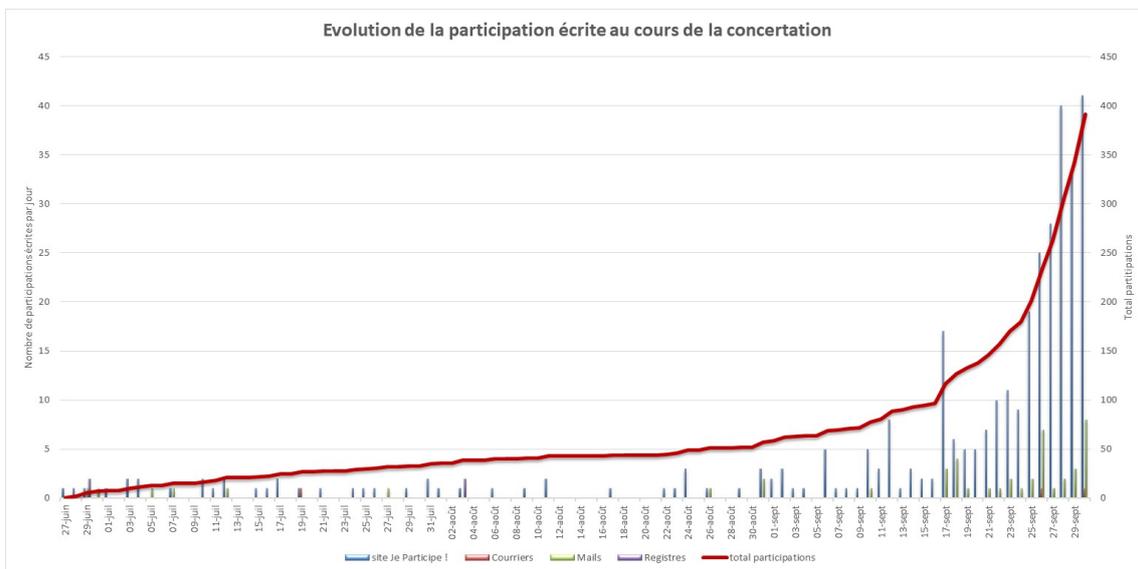


Figure 15 : Evolution de la participation écrite au cours de la concertation

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

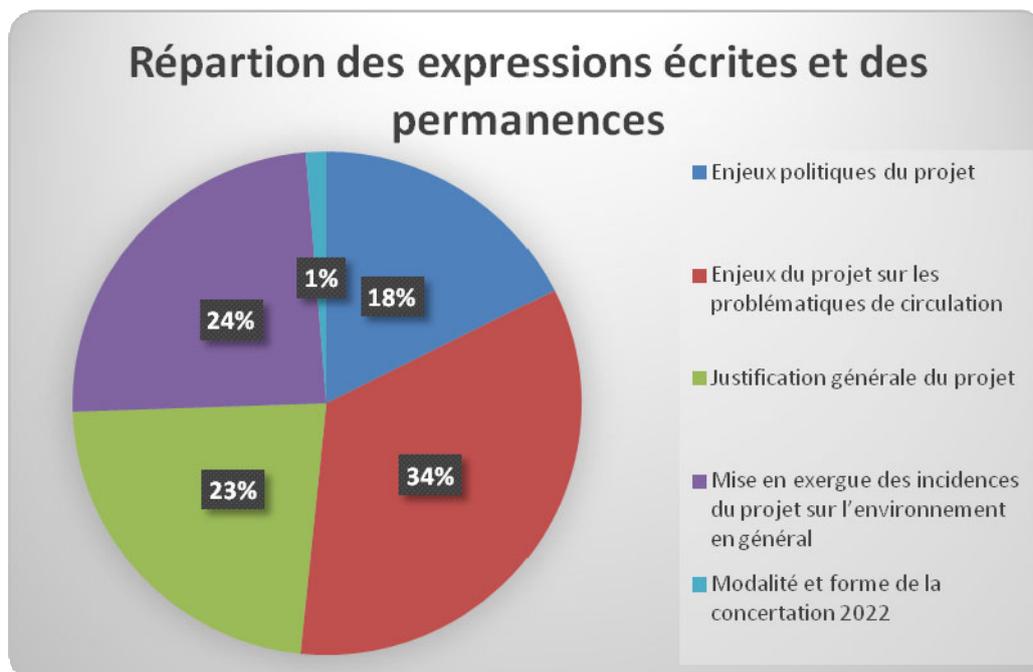


Figure 16 : thèmes abordés par écrit et lors des permanences

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 :

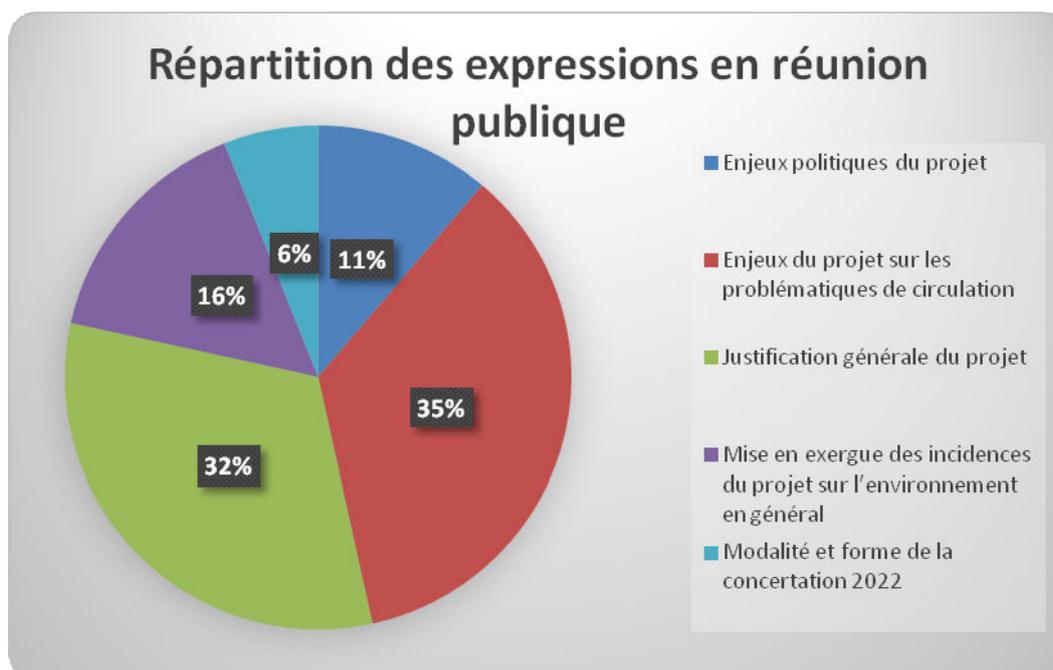


Figure 27 : thèmes abordés en réunion publique

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 :

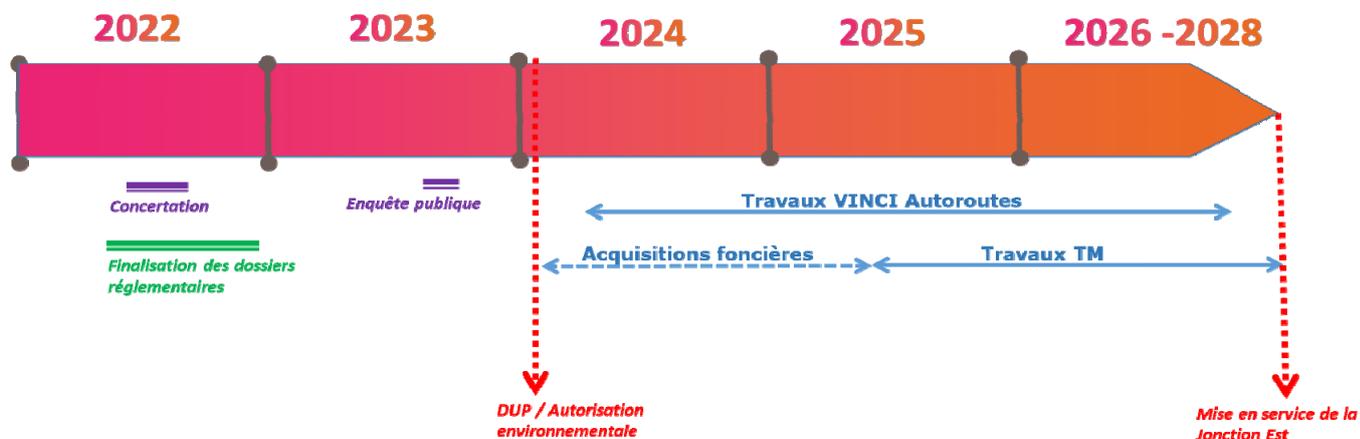


Figure 18 : Planning prévisionnel présenté en concertation été 2022

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.

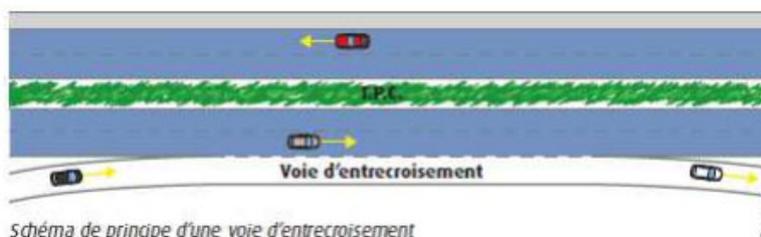


Figure 19 : Illustration d'une voie d'entrecroisement

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).

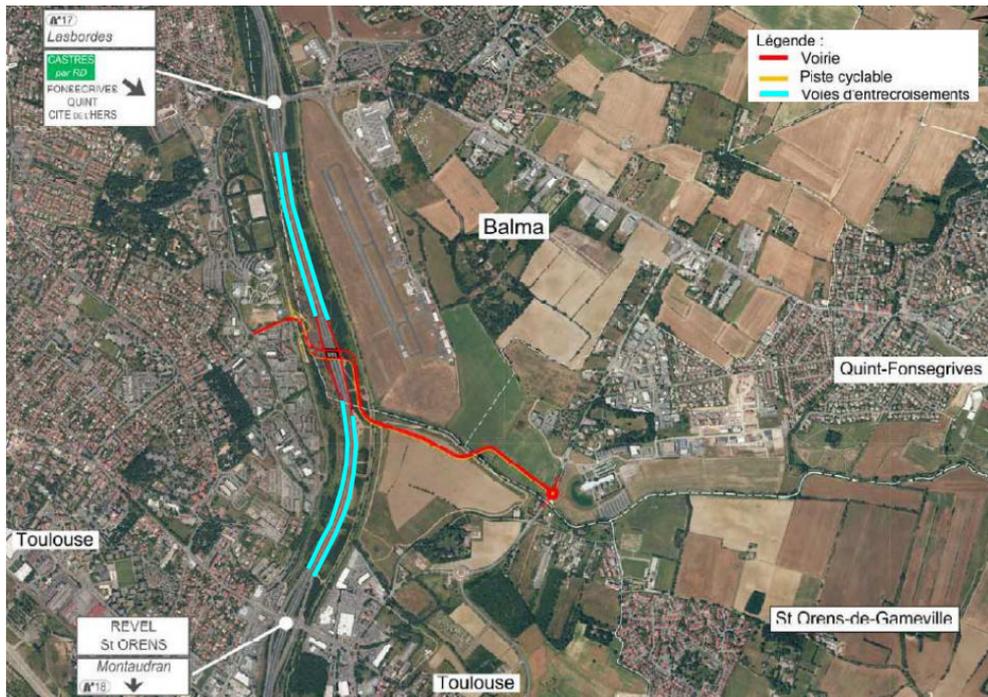


Figure 20 : Localisation des voies d'entrecroisement du projet Jonction Est

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.

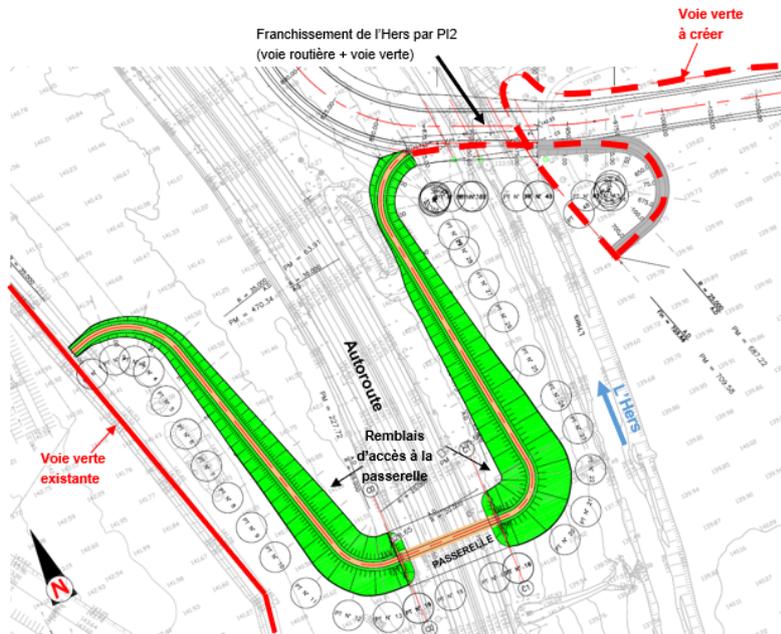


Figure 18 : Illustration du projet de passerelle étudié

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.