

L'assemblée de la Convention Citoyenne sur les mobilités dans le Sud-Est Toulousain (cf présentation ci-dessous) se prononce contre le projet de Jonction Est.

Nous attirons l'intérêt du commissaire enquêteur sur l'analyse et les propositions, résultats de nos travaux, issus d'une convention citoyenne indépendante.

Avis de la Convention Citoyenne sur les mobilités dans le Sud-Est Toulousain

1. Les constats

La saturation des axes de communication entre la ville de Toulouse et les banlieues situées à l'est (Balma, Quint, Saint Orens), a amené au projet de construction de la Jonction Est, censé fluidifier la circulation des voitures, actuelle et à venir.

Le coût excessif des logements en ville induit le développement d'habitats sur des terrains disponibles de plus en plus éloignés du centre.

En parallèle, les transports en commun se raréfient à mesure que l'on s'éloigne de Toulouse.

Cet état de fait tend à augmenter le nombre de véhicules en circulation et à accentuer les embouteillages, de plus en plus étendus vers les voies de passage de l'Hers et sur l'accès à la rocade.

2. Critique du modèle

Ce projet de Jonction Est est prévu depuis de nombreuses années (évoqué pour la première fois en 1982) et s'appuie sur l'ancien PLUi-H (le PLUi-H plus récent de 2019 a été annulé en 2021) et sur l'ancien PDU (2012). Mais ce projet n'est pas dans l'esprit de la loi dite "Climat et Résilience", plus récente (22 août 2021).

Par ailleurs, les déplacements envisagés sont estimés à partir de modèles de croissance de la population qui induisent l'augmentation du nombre de voitures en circulation, à savoir : +44 000 habitants (soit + 62%), +16 000 emplois (soit + 27%), +200 000 déplacements par jour (soit + 43%) par rapport à aujourd'hui (Cf Annexe No 1: Etude trafic; Pièce 1C4 Section 7). Ces chiffres sont contestés par des collectifs citoyens s'appuyant sur les données de l'INSEE car ils surestiment la croissance démographique : de fait, les précédentes projections de la Métropole se sont révélées contredites par la réalité mesurée.

Il est à noter des incohérences dans l'étude de trafic, notamment sur l'impact de l'échangeur sur la circulation sur les voies existantes.

En outre, les modèles n'envisagent peu de modifications des habitudes des usagers (du type autopartage, covoiturage) pas plus que le basculement vers des modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Enfin, aucune inflexion de la croissance de la ville n'est envisagée. Avec l'aéronautique qui prédomine à Toulouse, l'avenir industriel de la ville est pour le moins incertain face à la nécessité de décroissance énergétique.

3. Pollution atmosphérique, biodiversité et climat

Nous souhaitons apporter un regard citoyen sur ce projet sous un éclairage actualisé qui tienne compte de la nécessité de limiter les émissions de particules (PM_{2,5}), de CO₂ et NO_x, pour répondre à des objectifs de santé publique en ville (selon une étude de Santé publique France, les particules fines et les NO_x sont à l'origine de 40.000 décès prématurés par an en France [1]) et de réduire la production des GES pour lutter contre le réchauffement climatique mondial. Rappelons que les transports en France dans leur globalité sont responsables de 32% des émissions de GES [2].

De plus, à Toulouse 75% des gaz à effet de serre totaux sont émis par les transports.

Il semble désormais acquis pour tous que sortir des énergies fossiles n'est pas une option, mais bien une question de survie.

Dernier point préoccupant, l'implantation de la Jonction Est se fera sur des zones vertes où demeurent des espèces protégées et des terres agricoles. Cela va à l'encontre des injonctions à préserver les terres non construites et la biodiversité (Zéro Artificialisation Nette).

On mesure déjà un écart jusqu'à six degrés entre le centre-ville et la campagne [5], ce qui plaide pour la conservation de zones vertes non construites autour de Toulouse afin de limiter l'augmentation à venir de la température.

4. Impact du développement des infrastructures routières

Même si on est favorable à l'usage de la voiture, on peut raisonnablement se poser la question de la pertinence du projet pour atteindre l'objectif visé : assurer une meilleure répartition des points d'accès à la rocade, donc réduire la densité du trafic sur les routes principales (notamment les routes de Castres, de Revel et le chemin de Ribaute-M16).

Le but serait d'ouvrir les routes à une circulation plus fluide y compris pour les transports publics.

La réduction des embouteillages sur la rocade n'est pas mentionnée dans les objectifs de la Jonction Est (ces bouchons sont d'ailleurs plutôt causés par l'encombrement de la rocade autour de l'échangeur entre l'A61 et l'A621).

Par ailleurs, il est reconnu que les avenues Jean Gonord et Marcel Dassault ont une faible capacité et seraient saturées par un flux de voitures issu du nouvel échangeur : *“le modèle n’identifie aucun itinéraire de trafic de transit traversant ces rues, étant donné leur faible attractivité.”* (pièce 1C4, section 5).

Selon l’étude CITEC, citée dans les documents de l’enquête publique, cette nouvelle voie de passage de l’Hers aboutirait seulement à terme à un ralentissement de la croissance des embouteillages et donc pas à leur résorption à moyen et long terme. De plus, les gains escomptés sur les temps de transport seraient minimes [6] avec risque de saturation du réseau secondaire alentour. [7]

5. Favoriser la réduction du nombre de voitures en circulation

Il nous semble donc indispensable de favoriser la fluidité de la mobilité en choisissant de privilégier la réduction du nombre de véhicules automobiles en circulation plutôt qu’en adaptant les infrastructures à son augmentation.

Par ailleurs, selon le paradoxe de Braess [8], plus on offre de voies de circulation, plus cela incite à se déplacer en voiture. A titre d’exemple, à Nantes la fermeture d’une voie de circulation a réduit le nombre de voitures mais pas le nombre d’usagers, qui lui, est resté stable [9].

Hormis le confort de circulation que procure la réduction du nombre de voitures sur la chaussée, nous y gagnerions également sur les émissions de GES, sur la pollution particulaire, sur le stress sonore et sur l’énergie consommée.

Dans ce projet, on néglige également l’empreinte carbone que générerait le coût énergétique de la construction de cet ouvrage.

Une rupture modale à court terme nous semble être la seule voie possible pour atteindre les objectifs de 2050. Mais aujourd’hui, malgré la prise de conscience croissante des usagers, l’abandon de la voiture vers des modes doux tels que le vélo et la marche à pied est freinée par le manque de sécurisation au niveau des échangeurs 17 et 18.

Rappelons aussi que le prix d’une passerelle dédiée aux vélos est considérablement moins élevé (entre 2 et 3 millions d’euros), ce qui est très loin du coût estimé de la Jonction Est (95 millions d’euros).

Il est donc indispensable de repenser les mobilités sur le long terme. Dans ce cadre, la réduction du nombre de voitures en circulation apparaît aujourd’hui comme indispensable. Notre responsabilité collective est engagée sur les orientations qui seront choisies vis-à-vis des générations futures.

En réalité, nous n’avons pas d’autres choix que d’envisager des modes alternatifs à l’usage de la voiture (à savoir les transports en commun, les vélos, Vélis [10] et la marche à pied).

6. Conclusions

Nous sommes donc opposés à ce projet de Jonction-Est pour les raisons suivantes :

- Cet ouvrage couperait la zone verte de la plaine très fréquentée (coulée verte, poumon Toulousain) et impacterait la biodiversité (espèces protégées).
- Il favoriserait l'augmentation du nombre de véhicules en circulation et la consommation d'essence, d'où l'augmentation des pollutions (particules, CO2, NOX, bruit, stress).
- Il ne répondrait pas aux objectifs de réduction de CO2 pour les accords de Paris, objectifs 2050.
- Il ne résoudrait pas les bouchons (le périphérique est saturé aux heures de pointe et la jonction déboucherait sur des voies étroites et saturées).
- Il n'inciterait pas à la conversion des usagers vers les modalités douces
- Un gros budget serait investi qui pourrait servir à d'autres projets moins chers et plus vertueux.

Nous proposons de :

- Prioriser les bus et en adaptant leurs fréquences tout au long de la journée et pas seulement aux heures de pointe.
- Sécuriser les traversées des échangeurs 17 et 18 pour les piétons et vélos en ajoutant une passerelle piétons/vélos à chaque échangeur.
- Prévoir des parcs relais auto et vélos surveillés le long des trajets et des terminus de bus afin d'augmenter l'intermodalité des types de transports

Les participants à la convention citoyenne : Michelle, Nourredine, Geneviève, Didier, Marc, Sylvie, Gilberte, Louis, Robert, Lorette

Références

- [1] <https://www.santepubliquefrance.fr/presse/2021/pollution-de-l-air-ambient-nouvelles-estimations-de-son-impact-sur-la-sante-des-francais>
- [2] <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/bilan-annuel-des-transports-en-2022>
- [3] Selon Atmo Occitanie citée dans un article d'Actu Toulouse du 9 juillet 2024
- [4] <https://www.vie-publique.fr/eclairage/287326-zero-artificialisation-nette-zan-comment-protger-les-sols>
- [5] Selon Valéry Delmotte cité par un article d'Actu Toulouse du 5 avril 2019
- [6] Les promoteurs de ce projet ne peuvent même pas garantir une meilleure circulation automobile :
"l'intervalle de confiance des résultats de modélisation est extrêmement complexe à déterminer, en particulier parce que toutes les valeurs de comptage ne sont pas compatibles entre elles. Ainsi le modèle ne peut reconstituer l'ensemble des observations. Globalement les résultats de trafic reconstitués par le modèle sont donnés avec un intervalle de confiance entre 10% et 20%" (pièce 1C4, section 2.4).
- [7] Limayrac, Terrasse, Catala, Cayras...
- [8] Le paradoxe de Braess, du nom du mathématicien allemand Dietrich Braess, décrit la situation dans laquelle l'ajout d'un nouvel axe dans un réseau, ou l'amélioration de la capacité d'un axe, contribue à l'engorgement du réseau plutôt qu'à sa fluidification. Inversement, fermer un axe peut aboutir à fluidifier le trafic (Ageron, Meller et Poupard, 2018, p. 30). On parle aussi d'« effet siphon »
- [9] Référence à l'étude du CEREMA dans l'article de Guillaume JOLY, blog de Bouygues
- [10] Tout type de véhicule se situant entre la voiture classique et le vélo

La Convention Citoyenne sur les mobilités dans le Sud-Est Toulousain

CONVENTION CITOYENNE SUR LES MOBILITÉS DANS LE SUD-EST TOULOUSAIN (2024)



20 experts
20 membres de l'organisation
1 garant



20 adresses tirées au sort
20 sessions de porte à porte
60 heures de porte à porte
14 habitant.es recrutés

PRÉHISTOIRE DU PROJET

Que faire après la concertation de 2022 sur la Jonction Est : remettre la parole citoyenne au centre

Janvier

PHASE EXPLORATOIRE

Faisable ? Déjà fait ? Qui serait intéressé ?

TROU DE LA PARTICIPATION
Qui participe ?
Quelle (in)formation ?

et après ?

- Qualité et pertinence de l'expertise citoyenne
- Pertinence du format Convention Collective : panel, décisions co-construites et informées
- Une démarche documentée : (re)faites (mieux) !

Avril

PHASE PROJET

Planning, moyens, risques, budget

Septembre

PHASE CONVENTION

Tirage au sort des membres de l'assemblée et porte à porte.
Experts et garants

Novembre

ASSEMBLÉE

3 réunions de l'assemblée
Facilitation
Experts
Garants
Neutraliser l'organisation

Décembre

RENDU, 16/12

Commissaire enquêteur
Conférence de presse

Pourquoi une Convention Citoyenne

Depuis plus d'une décennie, le projet de la Jonction-Est suscite des interrogations et des objections légitimes de la part des riverains (associations de quartier), d'organisations et de militants écologistes.

Malgré une mobilisation constante, les interpellations répétées des éluEs et des actions militantes, ces voix peinent à se faire entendre. Le projet semble avancer inexorablement, comme si aucune objection ne pouvait stopper la construction d'une infrastructure dépassée, pensée dans les années 1980, et qui viendrait défigurer deux parcs naturels. Pourtant, cette infrastructure apparaît aujourd'hui inutile.

Dans une démocratie, les objections doivent pouvoir être écoutées. En théorie, c'est le cas : les éluEs débattent et votent au Conseil de la Métropole. Mais être écouté, voire compris, ne suffit pas. Nous sommes encore loin d'un véritable processus de co-construction. À Toulouse, il est évident que cette démarche est à peine embryonnaire.

Lors de la concertation sur le projet, plus de 94 % des contributions étaient défavorables mais celui-ci a été validé par 90% des éluEs de Toulouse Métropole. Les avis exprimés lors de la concertation n'ont pas été débattus et la démocratie représentative et la démocratie participative sont donc mises en échec.

Quant à la démocratie participative, elle est ouvertement méprisée par le groupe majoritaire : les citoyens sont consultés pour la forme, mais leur parole n'est pas prise en compte.

Face à ce constat, que faire pour se faire entendre? Quelles actions pourraient réellement avoir un impact ?

Nous avons donc lancé une Convention Citoyenne pour aborder le problème plus largement afin de réfléchir aux besoins de mobilité dans le Sud-Est toulousain, plutôt que de se focaliser sur une nouvelle infrastructure.

En effet, le choix a été porté d'interroger les mobilités dans leurs globalités car le nombre d'habitants et d'habitantes du Sud Est toulousain augmente considérablement depuis ces dernières années notamment avec la construction de nouveaux logements dans les quartiers Malepère et Montaudran. En l'état, cette augmentation va probablement exacerber les problèmes de mobilité déjà présents : embouteillages automobiles, transports en commun bondés.

Le projet de la Jonction Est, s'il perdure, aura un impact écologique considérable et nécessitera un lourd financement qui va nécessairement phagocytter les multiples autres solutions de mobilités qui auraient pu être envisagées et permettre notamment aux piétons et aux cyclistes de traverser la rocade sans risque.

L'initiative de Convention Citoyenne répond donc à une double urgence : sortir des clivages stériles et dépasser l'impasse démocratique, source de désillusion et de repli sur des postures identitaires délétères.

Les conventions citoyennes et la Convention Citoyenne sur les mobilités dans le Sud-Est Toulousain.

Les Conventions Citoyennes sont des modes d'organisation de la participation citoyenne qui sont matures. On en trouve notamment une description sur le site [pour des conventions citoyennes](#) [A]. Dans le cas de la Convention Citoyenne sur les mobilités dans le Sud-Est Toulousain :

- Notre démarche est politique : redonner le pouvoir d'agir aux habitantEs.

- Notre démarche n'est pas politicienne : nous porterons dans notre programme les conclusions de l'assemblée citoyenne sans modification.
- Notre démarche est a-partisane : l'indépendance des travaux d'une assemblée citoyenne sont garantis par le processus (comme en atteste la Convention Citoyenne pour le Climat, les propositions formulées dépassant largement les attentes).
- Notre démarche est ouverte : tout au long du processus, nous avons sollicité et obtenu l'avis de membres d'associations et de collectifs concernés par le projet. Le processus fait l'objet d'un regard rigoureux et critique de la part de garantEs.

Les membres de l'assemblée citoyenne sont des habitantEs tiréEs au sort.

Nous avons envisagé deux approches pour notre démarche :

1. **Tirage au sort à partir d'un fichier**, en contrôlant plusieurs paramètres (sexe, âge, catégorie socio-professionnelle, commune, etc.).
2. **Tirage au sort géographique**, sans recourir à un fichier.

La première méthode permettait un contrôle accru des critères. Cependant, nous avons opté pour la seconde, que nous estimions plus éthique, car elle évite l'achat d'un fichier sans consentement préalable des habitant·e·s, et plus exigeante en termes de ressources.

Pour mettre en œuvre cette méthode, nous avons défini des coordonnées géographiques centrées sur un point situé sur le périphérique, à proximité de la Cité de l'Espace, avec un rayon de 3 km. Un programme spécifique, que nous mettons à disposition, a été utilisé pour générer ces coordonnées. Ces points géographiques ont ensuite été convertis manuellement en adresses.

Pour chaque adresse, nous avons mené des actions de porte-à-porte en binôme. Au total, 20 coordonnées géographiques ont été générées, entraînant 20 sessions de porte-à-porte d'une durée de 1h30 chacune, soit 60 heures de travail (hors temps de déplacement).

Taille de l'assemblée citoyenne

Compte tenu du périmètre et des objectifs de la Convention Citoyenne, nous avons jugé pertinent de recruter une dizaine de participantEs vivant dans les quartiers allant du château de l'Hers jusqu'à Montaudran mais également à Balma et Quinte-Fonsegrives. Ce choix repose sur plusieurs critères :

- **Le temps et les ressources disponibles**, en lien avec la méthode de recrutement choisie
- **La portée locale du projet** et la spécificité de la question posée
- **Un format resserré**, limité à trois réunions sur un mois
- **La recherche d'une diversité suffisante** parmi les participant·e·s

Les garantEs et les expertEs

Afin d'**assurer le respect du processus de la convention citoyenne**, un garant a été présent à chaque rencontre au côté des femmes et hommes qui ont constitué la convention citoyenne. Il pouvait intervenir lors des réunions de l'assemblée sur le déroulement de celle-ci pour **souligner un dysfonctionnement, formuler une réserve** au regard de l'indépendance de l'assemblée citoyenne ou de ses besoins. Il ne faisait pas partie du cercle de l'assemblée et restait positionné en tant qu'observateur.

La personne sélectionnée ici connaît bien le processus de Convention Citoyenne car elle est membre d'un conseil qui œuvre pour le renouvellement démocratique par la mobilisation de la participation citoyenne.

Une vingtaine d'expertEs ont été mobilisés pour former les participantEs de la Convention Citoyenne sur des sujets divers tels que le climat, les différents types de mobilités déjà présentes et en projet dans le Sud-Est Toulousain, la biodiversité ou l'urbanisme.

Une distinction a été faite entre les différents profils d'expertises à apporter à l'assemblée de la Convention Citoyenne :

- Les "universitaires": des professionnels qui étudient un domaine particulier (climat, mobilité, biodiversité, urbanisme, ...).
- Les "acteurs sectoriels" : porteurs d'une connaissance sur un réseau ou une infrastructure qu'ils opèrent (Tisséo, Citiz, SNCF, ...)
- Les "experts d'usage": associations ou collectif représentant des usagers des transports (piétons, cyclistes, automobilistes, transports en commun)
- Les représentants des associations environnementales
- Les représentants des habitant.es (associations et comités de quartier) et des entreprises (associations de commerçants, d'entreprise, syndicat professionnel)
- Les collectifs ou associations développant une expertise citoyenne : expertise sur une thématique ou un domaine ("faiseurs de ville", "non à la Jonction Est")
- Les porteurs de projet (Toulouse Métropole, Vinci Autoroutes)

Le but de leurs propos n'était pas de convaincre mais de donner des éléments à l'assemblée citoyenne pour qu'elle puisse établir son propre jugement. Les expertEs se sont donc attachés à transmettre leur expertise et leur analyse des différents sujets évoqués.

Toulouse Métropole et Tisséo ont été conviés à participer à la convention en tant qu'expert pour fournir leurs analyses concernant les mobilités dans le Sud-Est toulousain mais n'ont pas répondu à notre sollicitation.

L'organisation de la Convention Citoyenne

Trois réunions ont été organisées entre Novembre et Décembre 2024, une soirée et deux journées afin que les membres de la Convention Citoyenne puissent monter en compétences sur tous les aspects ayant trait à la mobilité et ses impacts. Le but était qu'ils soient en mesure de

remettre les conclusions de leurs réflexions dans le cadre de l'enquête publique lancée par Toulouse Métropole qui se termine le 07 janvier 2025.

La première session a été dédiée à la présentation de la démarche, à la création d'un climat de confiance entre les membres de l'assemblée ainsi qu'à donner les premiers éléments des différents modes de circulation présents et à développer dans le Sud-Est de Toulouse. Les sessions suivantes ont porté sur l'urbanisme, les fondamentaux de la transition écologique, les mobilités bas carbone, l'impact du transport routier sur la santé. Sur les deux dernières sessions des temps de travail ont également été consacrés à la production du rapport final.

L'assemblée s'est également dotée d'outils pour échanger hors temps des sessions organisées et s'est réunie de manière autonome afin d'avancer sur la rédaction du rapport qui sera remis dans le cadre de l'enquête publique.

Retour d'expérience de la mise en place d'une Convention Citoyenne

Cette expérience, de Convention Citoyenne à taille réduite, a démontré qu'il est possible d'impliquer les habitantEs de quartier concernéEs par des projets de modification de leurs environnements (Urbanisme dans un quartier, choix de réorganisation du plan de circulation) pour prendre des décisions adaptées à leurs modes de vie tout en tenant compte des enjeux sociaux et environnementaux actuels. Le grand avantage, de prendre des décisions avec des processus de démocratie participative, est de faire beaucoup plus adhérer la population aux projets proposés.

Bien que la représentativité du tirage au sort semble cruciale techniquement, les organisatrices et organisateurs de cette Convention ont pu constater que c'est finalement le processus mis en place qui est le plus important. Le rôle des facilitatrices et facilitateurs est primordial afin de garantir que le fait que chacunE puisse se sentir libre de s'exprimer et de ne pas être d'accord avec le reste du groupe. Le choix des expertEs intervenant est aussi primordial pour fournir aux participantEs des points de vue objectifs, complémentaires et parfois opposés. Le seul regret de l'équipe d'organisation est donc que Toulouse Métropole n'ait pas accepté leur invitation afin de fournir un point de vue officiel d'un défenseur du projet de la jonction Est.

En savoir plus sur la Convention Citoyenne sur les mobilités dans le sud-Est Toulousain

Les travaux préparatoires à la Convention Citoyenne ainsi que son déroulement sont [accessibles en ligne](#) [B].

La Convention Citoyenne sur les mobilités dans le Sud-Est Toulousain a été organisée par Archipel Citoyen.

Références

[A] <https://pourdesconventionscitoyennes.org/>

[B] https://archipelcitoyen.github.io/convcitoyenne_mobilites_se/