



Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais
W313023649 – 45 Avenue Henri Dunant, 31130 BALMA
Agrément Protection Environnement pour la Haute-Garonne
apcveb@free.fr biodiv.balma.free.fr

Balma, le 7 janvier 2025

AVIS sur le projet Jonction Est

En tant qu'association agréée Protection de l'Environnement, nous intervenons dans l'enquête publique portant sur le projet de la Jonction Est.

Depuis de nombreuses années, notre association mène une large action dans les domaines de l'environnement et de l'urbanisme de Balma et, plus largement, de la métropole toulousaine. Cela se traduit par l'organisation de réunions, ateliers, conférences, débats, expositions et par des collaborations permanentes et multiples avec les instances environnementales. Deux sites peuvent en témoigner dont l'un, plus spécifiquement consacré à un inventaire participatif de la faune et de la flore balmanaises : <http://apcveb.free.fr> et <http://biodiv.balma.free.fr>.

Nous avons participé aux concertations de 2016 et 2022 avec un avis défavorable.

Un échangeur hors norme sur un espace à haute valeur environnementale

Les échangeurs 17 et 18 sont distants de 2,450 km. Le projet Jonction Est prévoit la création d'un nouvel échangeur entre les deux échangeurs actuels. Hors des normes de distance entre échangeurs d'autoroute, la réalisation de ce nouvel échangeur nécessitera de créer une voie supplémentaire pour rester dans ces normes et pour éviter, en période heures pleines en particulier, le blocage de l'autoroute A 61-Périphérique et des accidents.

Le projet d'échangeur se situe à la confluence de l'Hers et de la Saune ce qui nécessite la réalisation de plusieurs ouvrages d'art en zone inondable.

En outre, le périmètre de projet fait partie du Grand Parc de l'Hers dans un espace à haute valeur environnementale.

Temps de trajet/Gain de temps

Le principal objectif de ce projet est de désengorger les échangeurs existants et les routes adjacentes (route de Castres et route de Revel). Les sorties de l'échangeur Jonction Est relieraient la voie M16 (chemin de Ribaute) à Quint-Fonsegrives et le quartier de la Cité de l'Espace, un réseau viaire secondaire de 2 fois 1 voie. Dans les deux cas, il n'est pas prévu de modification de ce réseau, en particulier pour les transports en commun.

Le projet prend principalement en compte la voiture, Tisséo ne donnant pas de perspectives de restructuration du réseau Transports en Commun.

Les modélisations CITEC 2022 horizon 2030 sont éloquentes et loin des temps de parcours réduits de 10 mn, voire 20 mn ou 30 mn, allégations que l'on a pu voir circuler.

Pièce 1F Avis p. 64, le tableau ci-dessous l'exprime :

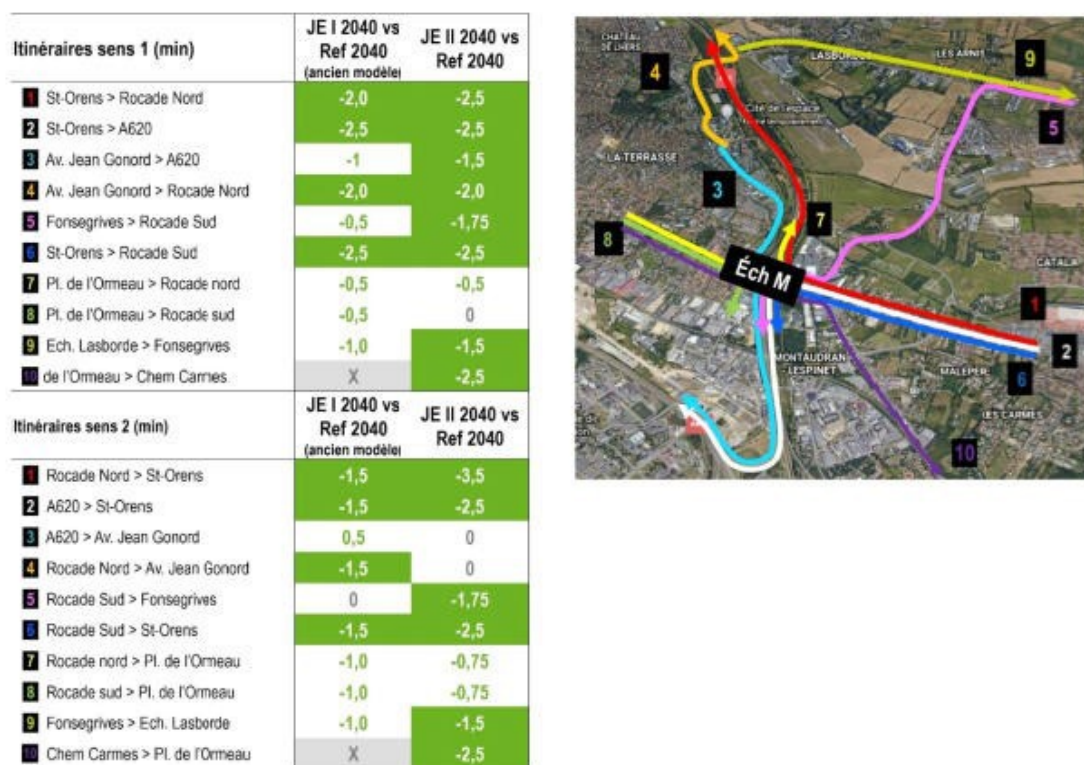


Figure 14 – Évolution des temps de parcours en voiture entre la référence 2040 et le scénario projet Jonction Est horizon 2040 actualisé (JE II) en heure de pointe du soir. Les évolutions de temps de parcours qui étaient affichés dans les études Citec 2022 (JE 1) sont également intégrées

Ce qui est confirmé par la pièce 1C4 Etude d'impact Annexe 1 CITEC

- **Amélioration des temps de parcours** depuis l'extra-périphérique pour accéder au périphérique et entrer dans Toulouse par rapport à la situation en 2030 sans le projet de l'ordre de 1 à 3 minutes, tant pour les véhicules privés que les bus.

Malheureusement, on sait, et cela est largement documenté depuis les années 1950 (Lewis Munford , Greenshields, Paradoxe de braess-effet siphon...) que la création de nouvelles voies est contre-productive.

Espaces Naturels Agricoles et Forestiers

Le projet se situe dans une zone de terres alluviales propices à l'agriculture et dans une zone humide que l'on sait de plus en plus rare et à protéger.

Il n'est pas nécessaire de détailler tous les bienfaits des ENAF qui constituent un puits de carbone,

un tampon thermique... La loi qui impose leur préservation, est suffisamment éloquente.

La surface d'ENAF mobilisée est de 11,5 ha d'ENAF (cf. in Piece_1C3_Etude_impact_Impacts_et_mesures p. 288). Ce projet va provoquer l'imperméabilisation de terres (« ce projet représente une augmentation de presque 45% des surfaces artificialisées dans cette zone d'étude » - ibid. p. 288).

Pour la période 2025-2035, le PLUiH en enquête publique en cours prévoit une consommation totale de 580 ha d'ENAF pour l'ensemble de Toulouse-Métropole dont une soixantaine prévue pour les.

Donc, le projet mobilise une consommation significative au regard des besoins en matière d'infrastructures routières sur 10 ans et pour l'ensemble des 37 communes de la métropole.

De plus, ce secteur se situe en zone inondable avec les aléas que le changement climatique ne permet pas de prévoir comme le soulignent de plus en plus les autorités.

Localisation de la croissance urbaine

Depuis la mise en application de la loi Climat et résilience et du Zéro Artificialisation Nette dans le cadre du PLUiH, le développement urbain doit se faire dans l'enveloppe urbaine et préserver les terres agricoles et naturelles.

Cela est le cas pour la commune de Balma qui privilégie le développement de l'habitat au nord de la commune dans la ZAC de Balma-Gramont et classe les terres non artificialisées au nord et au sud de la route de Castres en zones A ou N.

Pour Quint-Fonsegrives, le périmètre de la ZAC Gamasse-Rébeillou signalée comme un secteur de croissance, est classé dans le PLUiH en enquête publique en zones A et NS. Conformément aux objectifs du projet PLUiH, le développement de la commune se fera dans l'enveloppe urbaine.

Le développement urbain de l'est de Toulouse se situe principalement au sud de la route de Revel et de son échangeur dans la ZAC Malepère-Marcassonne. Il s'agit effectivement de la plus forte croissance urbaine du secteur. L'échangeur de Montaudran et la LMSE sont les plus proches.

Quant au développement du secteur de Montaudran-Aérospace, l'échangeur Jonction Est est trop éloigné pour permettre de réduire les temps de parcours. Les échangeurs 21 Lespinet et 17 Montaudran sont plus proches pour desservir habitat et emplois.

Par conséquent, les chiffres de la croissance urbaine, au regard du projet du PLUiH, sont à reconsidérer au regard du projet PLUiH en cours d'enquête publique et vraisemblablement à minorer.

Espèces protégées et continuités écologiques

Les inventaires de terrain de 2015-2016 et le complément flore de 2017 ont été réalisés par Egis environnement.

Des compléments faune ont été réalisés en 2017 et une mise à jour des inventaires a également été effectuée en 2020 par Biotope. Les études menées n'ont donc pas pu prendre en compte les dernières observations à proximité du périmètre de la Jonction Est. Pourtant, une nouvelle espèce protégée est

présente : la Genette. Les observations des associations locales sur la Saune et la Marcaissonne, ainsi que sur d'autres affluents de l'Hers depuis 2022, relatent aussi par vidéos que cette espèce jusque-là inconnue se développe.

L'échangeur se situe à la confluence de l'Hers et de la Saune dans une zone fortement parcourue par de grands mammifères (sangliers, chevreuils...) et les aménagements destinés à contenir ceux-ci hors de l'emprise du périphérique vont perturber ces passages et induire des conflits à la sortie de cet espace canalisé prévu, au niveau du réseau viaire à créer en lien avec le chemin de Ribaute.

Plusieurs battues ont eu lieu les années passées à l'aérodrome Toulouse-Lasbordes en raison d'intrusion de sangliers et de chevreuils venus de l'Hers et se dirigeant vers le Lauragais, en traversant les zones agricoles de Balma et Quint-Fonsegrives.

Les préconisations de l'Etat sont claires : « il est recommandé d'appliquer une inconstructibilité stricte de ces corridors écologiques qui devront être suffisamment larges (au moins 20 mètres, voire plus en milieu non urbain) pour être fonctionnels, et de les reclasser en zone agricole ou naturelle. » in PLUiH Notes d'enjeux de l'Etat

https://www.toulouse-metropole.fr/documents/10180/27030274/2_20220524_note_enjeux_PLUi-H_TM.pdf/9cd6fc3d-76c0-4443-8860-6b92dfbcf408

On peut donc constater que cette continuité écologique d'intérêt métropolitain, documentée dans le SRCE, est très fréquentée. Les mesures prises sur l'emprise de l'autoroute seront-elles suffisantes ? Et sur le réseau viaire secondaire ? Dans tous les cas, le projet créera une zone de conflit et modifiera une continuité écologique majeure.

Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur

Le dossier d'instruction d'une RIIPM doit démontrer :

- l'intérêt public majeur du projet,
- la raison impérative du projet, c'est-à-dire qu'il n'y a pas d'autre solution satisfaisante.

L'Autorité environnementale (Ae) et le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) ont, dans leurs avis, mis en doute le caractère fondé de la RIIM.

Nous partageons cette interrogation : le projet ne démontre pas qu'il répond à une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur.

Beaucoup d'autres thèmes seraient à développer (GES, Pollution de l'air, ERC et espaces de compensation sur des prairies existantes...) pour lesquels la Jonction Est ne serait pas une réponse positive.

Mais, peut-être pour résumer l'inadéquation entre les objectifs et la réalité du projet, peut-on constater que le gain de temps généré par la création de la Jonction Est est minime au regard de l'investissement : quelques minutes, comme explicité ci-dessus. 95,510 Millions d'Euros seraient donc investis, en grande partie à la charge de Toulouse-Métropole (in Pièce 2D Appréciation sommaire des dépenses p. 10) pour un gain de temps de déplacement minime, sans assurance de la part de Tisséo du développement des transports en commun, ni de la mise en œuvre d'intermodalité, ni de l'adéquation des modes doux.,.

Nous regrettons que, lors des précédentes concertations, nos demandes d'études d'alternatives

n'aient pas été entendues.

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, nous confirmons notre avis défavorable au projet Jonction Est.

Pour l'APCVEB,

la Présidente,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Annie Damon-Chosy', written in a cursive style.

Annie Damon-Chosy