



Courriel : [contact@autate.fr](mailto:contact@autate.fr)

**ASSOCIATION DES USAGER-E-S DES TRANSPORTS  
DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAIN ET DE SES ENVIRONS**

**AVIS DÉFAVORABLE SUR LE  
PROJET ROUTIER DE  
JONCTION EST À TOULOUSE**

Toulouse, le 06/01/2025

***Notre conclusion :***

Aucune expérimentation depuis 2022 , date de la précédente concertation où ces points ont été listés :

- le projet n'évalue pas les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle (bus, train, covoiturage)***
- le projet ne propose pas d'augmenter l'offre de Transports en Commun (TC) dans la zone péri-urbaine alors qu'elle est concernée par l'augmentation significative de population et qu'elle concentre de forts pourcentages d'usage de la voiture par manque crucial d'alternatives. A minima, une expérimentation de cette augmentation de l'offre de TC est indispensable à mener afin d'apprécier une alternative à cette solution tout voiture.***
- Les développements routiers doivent être soumis à la même contrainte que les développements des TC: gel jusqu'à la mise en place de la ligne de métro C pour évaluer son impact sur la pertinence de ce projet.***

***Nos avis sont précisés ci-dessous.***

L'aspect transports en commun a été analysé dans le dossier technique de concertation;  
<https://www.registre-numerique.fr/jonction-est/voir?document2=127085>

Ce point sur les transports en commun n'a pas évolué depuis la dernière concertation de 2022. Nous allons nous répéter sur plusieurs arguments (Voir le document rédigé pour la concertation de 2022

<https://autate.fr/site/avis-defavorable-de-lautate-au-projet-routier-de-la-jonction-est-contribution-a-la-concertation/>).

## Augmentation des besoins en déplacements

Votre argument sur l'augmentation de la population et donc l'augmentation du besoin de déplacements est **uniquement quantifié par le nombre de véhicules** supplémentaires sur les routes. (les extraits ci-dessous proviennent du §A.3.2)

« Même si les chiffres des trafics montrent un fléchissement des circulations automobiles sur l'agglomération en général et un meilleur usage des transports en commun et des modes actifs au cours des dernières années, l'urbanisation importante sur ce secteur engendre une augmentation significative des trafics du secteur Est. »

Il existe d'autres moyens de se déplacer !

L'enquête EMC2 indique :

- certes un fléchissement de l'usage de l'automobile **en moyenne** sur l'agglomération mais qu'en est-il sur ce secteur ?
- un meilleur usage des modes actifs qui ne pourra s'appliquer aux voiries ciblées par ce projet (2 fois 2 voies).
- l'usage des TC ne s'améliore pas et stagne.

### Pourquoi ne pas quantifier le besoin d'augmentation de l'offre de TC pour absorber ces nouveaux arrivants ?

Dans les extraits ci-dessous, vous présentez les projets ambitieux de développement des TC sans préciser d'évaluation du report modal que cela engendrerait. De plus vous ne citez que **les lignes structurantes**, en passant **sous silence les lignes de bus secondaires** qui fonctionnent uniquement en journée (donc à renforcer), et en omettant aussi **le réseau SNCF proche du secteur et l'aménagement de parkings relais** pour capter les véhicules en amont des villes traversées.

« Le secteur s'est déjà doté ou sera rapidement doté de nouvelles offres de transport performantes (lignes de bus Linéo 1 et 9 vers Quint-Fonsegrives ou Saint-Orens-Gameville, future ligne Linéo 7 reliant l'université Paul Sabatier à Saint Orens et ligne Linéo 12 projetée à l'intérieur du périphérique (Borderouge / Rangueil) ainsi que le projet de la 3ème ligne de métro). »

« Les nouvelles politiques métropolitaines de transports (Projet mobilités 2020-2025-2030 en cours de reprise) portent des projets ambitieux de développement des transports en commun et en faveur des modes doux de déplacement. »

« Par ailleurs la saturation de certains axes routiers limite le développement d'axes en site propre que ce soit pour les transports en commun ou pour les modes doux. »

- le train est complètement occulté . La ligne de train existante n'est pas indiquée dans la légende de la carte "Transports en commun" de la figure 31 de la pièce 1C1 du dossier

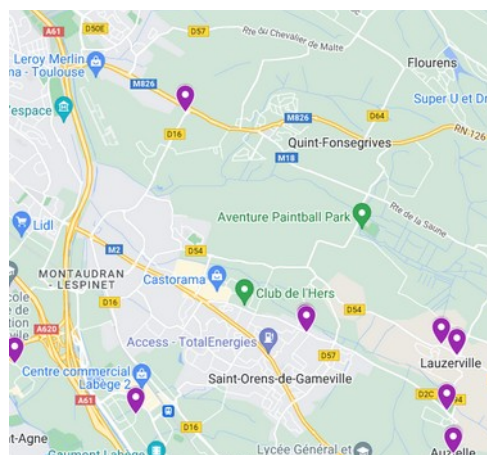
d'enquête publique

(<https://www.registre-numerique.fr/ionction-est/documents#collapse127080>)

La localisation des gares existantes (gare à Montaudran, gare à Labège Innopole et une autre à Labège Village) n'est pas représentée.

- le covoiturage est complètement oublié: pas de propositions de développer de nouveaux spots pour renforcer l'offre de 6 spots seulement

 Spots de covoiturage existants



- l'autopartage en plein essor est déployé sur des pôles multimodaux et les parc relais, absents du projet

Ce projet poursuit la politique de priorité de la voiture :

« Par ailleurs la saturation de certains axes routiers limite le développement d'axes en site propre que ce soit pour les transports en commun ou pour les modes doux. »

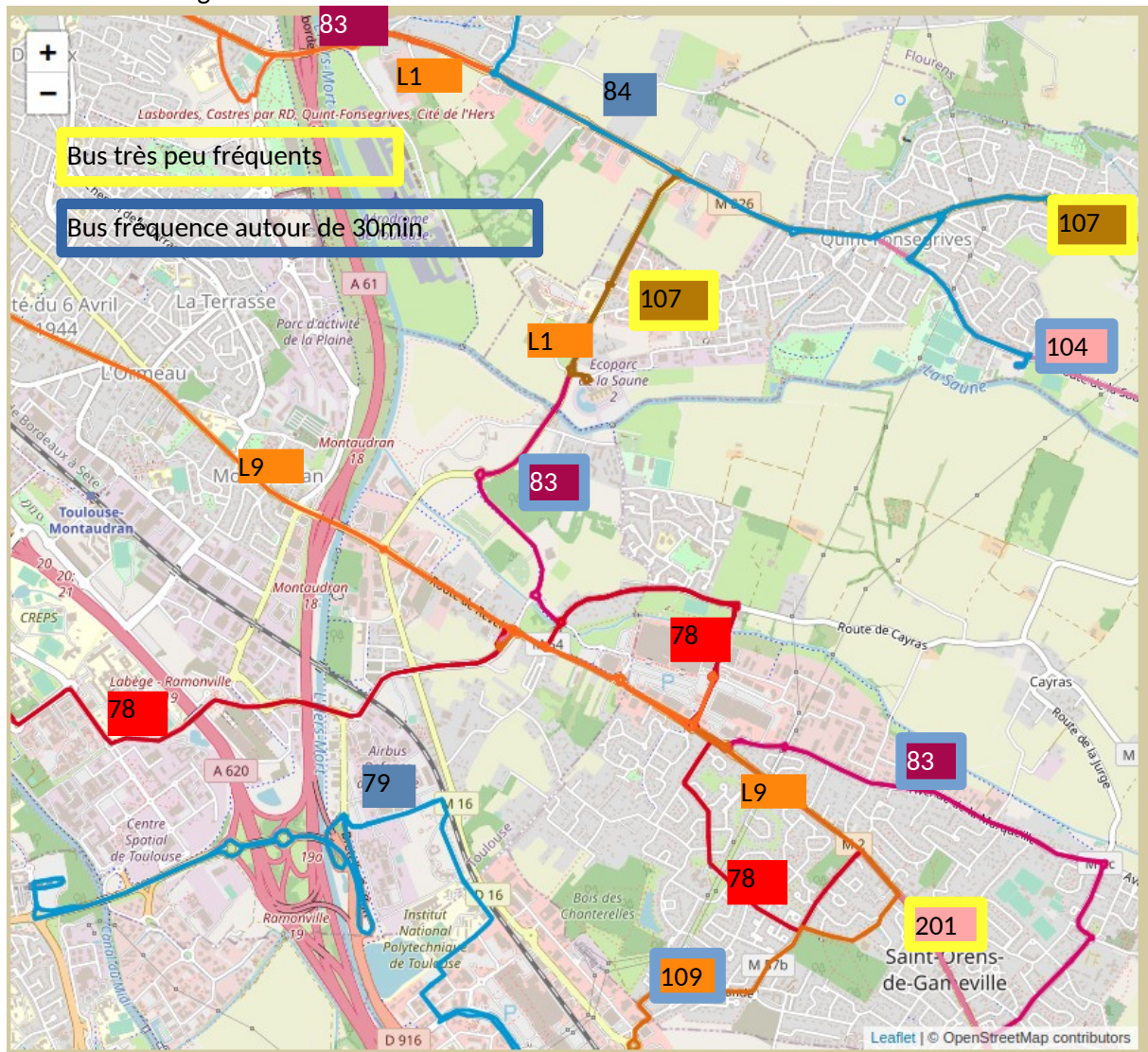
## Attendre de mesurer l'impact de l'arrivée de la ligne C pour calibrer les besoins en infrastructures routières.

Résultats de l'enquête EMC2 : l'usage de la voiture baisse dans les zones où l'offre de transports est présente : baisse en centre ville avec la mise en service du métro B.

Si la périphérie bénéficiait de la même évolution de l'offre de transports en commun, la baisse de l'usage de la voiture serait au rendez-vous.

Mesure de l'évolution des TC dans le secteur depuis 2022 , date de la dernière consultation:

Pour rappel, voici les offres de service actuelles avec le réseau TISSEO sur cette zone: l'offre (fréquence et amplitude) de bus est de moins en moins attractive en allant vers la banlieue, comme détaillé dans la figure et le tableau ci-dessous:



### Différences par rapport à 2022:

lignes	Amplitude	Fréquences Heures Pointes en semaine	Nombre de courses / an 2021	↓	Nombre de courses / an 2023	jours
78 futur L7	5h55-1h	8 min → 10min (en 2024)	41894	↓	40617	Lundi-Dimanche
83	6h-21h	20 à 30 min	20059	↓	19435	Lundi-Dimanche
79	6h-1h	8 à 11min	42973	↓	42059	Lundi- Dimanche

201	8h05-20h	11 bus /jour	5079	↔	5017	Rien samedi et rien Dimanche
109	5h57-20h55	20min	18229	↓	12604	Rien le dimanche
L9	5h15-1h	10min	60639	↔	60872	Lundi-Dimanche
L1	5h15-0h50	8min	74250	↓	72626	Lundi-Dimanche
107	8h05-19h50	11 bus /jour	3630	↑	3936	Rien le samedi et rien le dimanche, rien vacances scolaires
104	6h40-20h35	35 à 40 min → 50min en 2024	12742	↔	12674	Rien le dimanche
84	6h05-21h05	15min	26419	↓	25587	Lundi-Dimanche

**On ne constate AUCUNE AMELIORATION SIGNIFICATIVE de l'OFFRE sur les 10 bus concernés :**  
- 2 bus ont des fréquences **DEGRADEES** et  
- 8 sur 10 bus ont vu **réduire leur nombre de courses**

Nous écrivions : « A minima, il faudrait étoffer cette offre de bus :

- en étendant l'offre de service à 0h30 pour les bus 83, 201, 109, 107, 104 et 84.
- en augmentant les fréquences aux heures de pointe autour de 12-15min pour les bus 83, 201, 109, 107, 104, 84.
- en étendant aux dimanches avec une fréquence plus réduite que celle de la semaine pour les bus 201,109,107,104 et aux vacances scolaires pour le 107. »

Nous préconisons aussi de développer des zones de parking/covoiturage en amont de communes comme Quint-Fonsegrives/St-Orens et d'augmenter la fréquence de passage des bus desservant ces zones. En effet, actuellement, **les aires de covoiturages sont très proches de la zone en 2ème couronne et aucun parking relais ne peut accueillir ces véhicules. La solution du squat des parkings des centres commerciaux, des piscines ,... est la règle courante appliquée. Le levier du stationnement ne peut être impactant.** : pas de réelle volonté d'agir sur ce levier en augmentant les places réservées au covoiturage dans des parkings ciblés pour recevoir les véhicules en journée.

**→ Toujours pas réalisés et non planifiés.**

La baisse du trafic routier est un objectif incontournable pour diminuer les pollutions et les

émissions de gaz à effet de serre. La mise en place de la Zone à Faible Émission (ZFE) et les préconisations d'ATMO Occitanie dans la synthèse de l'évaluation de la qualité de l'air en 2021 (ref : Toulouse Métropole : Evaluation de la qualité de l'air, 2021 (Synthèse)

<https://atmo-occitanie.org/sites/default/files/publications/2022-07/ETU-2022-226%20-%20Toulouse%20M%C3%A9tropole.pdf>) renforcent cette nécessité.

Le passage aux nouveaux seuils de pollution est devenu une directive européenne à transposer nationalement avant 2030. Ces nouveaux seuils ont-ils été considérés ?

Ce projet routier est en contradiction totale avec la nécessité de baisse du trafic puisqu'il prévoit un bilan net nul entre les 3 échangeurs routiers via une redistribution des usages de ces échangeurs

Source : annexe 1 étude du trafic Citec 2022 de Toulouse Métropole

Pièce 1C4 du document de l'enquête publique

<https://www.registre-numerique.fr/jonction-est/documents#collapse127080>

### **Avec la Jonction Est en 2030 :**

- Le nouvel échangeur de Jonction Est ne crée ni de croissance du trafic automobile, ni d'augmentation de la part modale de la voiture. Il permet de soulager les échangeurs Montaudran et Lasbordes en offrant une alternative d'accès au périphérique principalement depuis les communes extérieures au périphérique. Les carrefours critiques extra-périphériques sur la Route de Castres et la Route de Revel sont également déchargés.
- On ne retrouve pas d'itinéraires de transit qui emprunteraient les voiries résidentielles des quartiers de l'Hers ou de La Terrasse. La Jonction Est n'a que très peu d'effets en intra-périphérique.
- **Amélioration des temps de parcours** depuis l'extra-périphérique pour accéder au périphérique et entrer dans Toulouse **par rapport à la situation en 2030 sans le projet** de l'ordre de 1 à 3 minutes, tant pour les véhicules privés que les bus.

***En conclusion, le projet ne propose toujours pas d'augmentation de service des transports en commun dans la zone péri-urbaine, alors qu'elle est nécessaire étant donné l'augmentation significative de population et les forts pourcentages d'usage de la voiture individuelle.***



### Les transports



**78%** des NO<sub>x</sub> et **55%** des GES du territoire sont émis par les

transports. La majorité des émissions provient du transport routier. La seule évolution du parc roulant vers des motorisations plus vertueuses ne suffit pas à enrayer la hausse des émissions de gaz à effet de serre dues à ce secteur. Favoriser une mobilité multimodale, moins dépendante de la voiture particulière, permettrait de réduire le trafic routier et de diminuer ainsi les émissions de polluants qu'il génère.

### ***Nous demandons :***

***1- l'expérimentation immédiate de l'augmentation de l'offre de TC :***

***Passage à une fréquence de 15 minutes en heures de pointe et élargissement de l'amplitude de 5h30 à 23h pour être sûr de pouvoir rentrer le soir.***

***→ faire un test sur 12 mois avant de lancer le moindre coup de pelle.***

***2- Un moratoire jusqu'à la mise en service de la ligne de métro C. En effet tous les développements du réseau de surface sont bloqués en attente de la mise en service du métro C ; les projets routiers doivent suivre ce même blocage pour vérifier leur pertinence et leur utilité suite à l'arrivée de ce moyen de transport lourd.***