AVIS SUR LE PROJET ROUTIER DE JONCTION EST À TOULOUSE

COLLECTIF AXE VERT DE LA RAMÉE

POUR DES TRANSPORTS RESPECTUEUX DE LA NATURE ET DES CITOYENS DANS LE SUD-OUEST TOULOUSAIN

Toulouse, le 23/09/2022

Le présent avis sur le projet routier de "Jonction Est" est celui du collectif Axe vert de La Ramée.

Ce collectif se compose des **12 associations : 2 Pieds 2 Roues, Non à Val Tolosa, GNSA Pays toulousain, Amis de la Terre, Alternatiba, Écolomobile, Bourdets Protection Environnement, Cugnaux en transition, Greenpeace Toulouse, Plaisance pour le climat, ANV-COP21** et **Toulouse en transition** et son action est soutenue par **France Nature Environnement Midi-Pyrénées** et **l'AUTATE**.

Cet avis a été construit à partir :

- du dossier technique de concertation ;
- du diaporama présenté à la réunion publique du 4 juillet 2022.

SYNTHÈSE

Comme l'explique la pétition contre le projet de Jonction Est :

- Le projet de Jonction Est engendrerait la **destruction d'espaces naturels et agricoles**, de zones humides et boisées, ce qui serait incohérent avec l'objectif national de Zéro artificialisation nette (ZAN) des sols pour tout projet urbain.
- Il est **très coûteux pour une utilité très contestable**.
- Il va à l'encontre des objectifs de **l'accord de Paris de neutralité carbone en 2050** et présenterait un **bilan carbone très négatif** avant même la première circulation de nouveaux véhicules.
- Il augmenterait les nuisances pour les riverains : **bruit, pollution de l'air** et dégraderait ainsi à coup sûr le cadre de vie.

La réduction de l'usage de la voiture, qui représente 87,2 % des émissions du transport de voyageurs en France, est l'un des leviers majeurs de décarbonation du secteur des transports, premier émetteur national (31 %) de gaz à effet de serre.
Ce projet de Jonction Est envoie un **très mauvais signal** : il donne l'illusion que l'on peut continuer "au fil de l'eau" sans remettre en cause ses habitudes face à l'urgence climatique, qu'utiliser

davantage l'automobile n'est pas un problème, que les infrastructures suivront toujours, et que ce mode de transport est pérenne et soutenable. Il n'incite pas du tout à changer son comportement et à aller vers des modes de transports plus sobres que la voiture, alors même qu'à Toulouse, près de la moitié des déplacements en voiture font moins de 3 km (source INSEE) et que dans le secteur de la Jonction Est, pour des trajets de moins de 5 km, le recours à la voiture, facilement évitable dans ces cas, se situe entre 40 et 60% (source INSEE).

Rappelons la recommandation du GIEC aux gouvernements en matière de mobilité de **soutenir les transports « non motorisés » tels que la marche et le vélo** mais également les **transports publics**. Il appelle à une **« réaffectation de l'espace urbain » au profit de la « mobilité active »**.

À ce titre, la Jonction Est incarne un projet du **monde d'avant**, un grand projet routier imposé, comme le BUCSM, l'autoroute Toulouse-Castres et les autres projets routiers en France auxquels nous devons désormais renoncer, ainsi que le demande le collectif La Déroute des routes dans sa proposition de moratoire national. Le Pays de Galles et le département d'Ille-et-Vilaine ont déjà pris de telles décisions.

Construire un nouvel échangeur similaire à celui existant à Balma-Gramont, est-ce vraiment la priorité pour l'agglomération toulousaine ? La création de routes à **2x2 voies** va clairement dans le sens du tout-automobile, qui a pourtant un avenir très incertain.

Nous demandons :

- **l'abandon du projet routier de Jonction Est ;**
- **la réorientation du budget de ce projet au profit du développement des modes de transport écologiques : vélo et marche, transports en commun, RER métropolitain, covoiturage ;**
- **la préservation des espaces naturels à proximité par la mise en place de mécanismes de protection (p.ex. obligation réelle environnementale).**

IMPACT ÉCOLOGIQUE

Ce projet du monde d'avant serait une catastrophe écologique.

En plein dans le futur "Grand parc de l'Hers", annoncé par l'AUAT comme la "ceinture verte de l'est toulousain", il engendrerait la destruction d'espaces agricoles et naturels (déjà rares en zone urbaine), humides et boisés à proximité de l'Hers et de la Saune, en contradiction avec l'esprit de la loi Résilience et Climat. De plus, ce projet favoriserait un **étalement urbain** détruisant des zones agricoles et des espaces naturels.

L'artificialisation des sols résultant de la construction de ces nouvelles routes irait à l'encontre des objectifs de **zéro artificialisation nette** (ZAN) pour tout projet d'urbanisation (plan biodiversité présenté par le gouvernement à l'été 2018, cf. Objectif zéro artificialisation nette : Quels leviers pour protéger les sols ?). Elle renforcerait les phénomènes d'**îlots de chaleur urbains** en remplaçant des surfaces végétales par du bitume, et donc accentuerait localement les **épisodes de canicule** que nous connaissons.

Aussi, la Jonction Est accroîtrait la fragmentation écologique, en coupant en 4 une zone déjà divisée en 2 par le périphérique Est. Elle dégraderait ainsi des **corridors écologiques**, pourtant identifiés

comme une priorité dans le SCoT (schéma de cohérence territoriale) de la grande agglomération toulousaine.

On lit p. 48 du dossier de concertation que la Jonction Est n'est que la **section 1** d'un projet routier plus vaste, qui aurait des impacts bien plus conséquents. Il est ensuite confirmé (p. 52) que le tracé retenu préserve la possibilité de réaliser la section 2.
Le fait de soumettre à la concertation (puis à l'enquête publique) ce bout de projet est constitutif d'un **fractionnement artificiel** ("saucissonnage") qui permet de passer en dessous de certains seuils environnementaux et financiers. Le reste (section 2) de ce projet d'ampleur doit faire l'objet d'un engagement d'abandon, par exemple au moyen d'une obligation réelle environnementale.

TRAFIC INDUIT ET INUTILITÉ DU PROJET

Pour commencer, des intérêts privés guident clairement la réalisation de la Jonction Est, comme le montrent les 10 occurrences du mot "clinique" dans le dossier de concertation. On peut se demander si c'est à la puissance publique de payer pour la desserte de cet établissement sans que celui-ci ne soit mis à contribution.

Ceci dit, réduire les embouteillages autour de Toulouse, ce serait l'idéal. Il est pourtant admis que la création de nouveaux axes routiers engendre non pas un report mais la **génération de nouveaux déplacements sur les axes créés et le maintien des embouteillages** pour les zones alentour par la création de nouveaux goulets d'étranglement sur les routes existantes. La preuve ? Les projets routiers menés depuis 50 ans n'ont pas permis de réduire les embouteillages, bien au contraire.

Comme l'explique le chercheur en mobilités Frédéric Héran (univ. Lille) (source) :

- Les usagers profitent de déplacements plus rapides non pas pour gagner du temps mais pour aller plus loin.

- Les modèles de trafic contribuent à renforcer le tout-automobile, parce qu'ils sont incapables de prendre en compte l'impact en retour des infrastructures sur l'urbanisme via l'étalement urbain.

- Trafic Induit : Une nouvelle infrastructure routière peut augmenter la circulation au-delà des prévisions calculées par les modèles de trafic qui tiennent compte pourtant de la redistribution du trafic dans l'espace, dans le temps et entre modes. En moyenne : 10 % à court terme, 20 % à plus long terme.

De ce point de vue, le "focus" présenté p. 20 du dossier de concertation est contraire à l'état de l'art scientifique sur le sujet : construire de nouvelles voies routières génère toujours de nouveaux déplacements routiers. Une contradiction est d'ailleurs présente sur la même page : la Jonction Est générerait +0,4% de déplacements supplémentaires. C'est sans doute très largement sous-estimé (+20% en moyenne à long-terme).

Le projet Jonction Est ne crée pas de nouveaux déplacements routiers substantiels.

extraits du dossier de concertation

Par ailleurs, l'échangeur de la Jonction Est serait entre les sorties n°17 et 18, distantes de seulement 2,5 km. L'**accumulation d'entrées-sorties** de véhicules motorisés risque d'accentuer la congestion déjà existante. Le dossier de concertation explique (p. 29) que la distance entre ces échangeurs sera la **distance minimale de sécurité**, ce qui n'est pas très engageant.

Le trafic induit par la Jonction Est provoquerait la **surcharge du reste du réseau viaire** et ne ferait que **déplacer les goulets d'étranglement**. Les voies routières des quartiers de Toulouse Limayrac et La Terrasse ne sont pas du tout dimensionnées pour accueillir un trafic routier supplémentaire.

Les **temps de parcours** affichés dans le dossier de concertation (p. 24) ne plaident pas vraiment en faveur du projet. Selon les itinéraires, on gagnerait au plus 3 minutes, et certains automobilistes perdraient même 30 secondes. C'est très insuffisant pour un projet d'une telle ampleur. Concernant les transports en commun, le projet parle (p. 25) de gains de 1 à 4 minutes selon les lignes par rapport au scénario où on ne le ferait pas. Ces gains escomptés sont faibles, et surtout ne sont pas associés à une **marge d'erreur**, à laquelle ils devraient être rapportés. Qui peut dire si la subvention de 0,30 € par litre de carburant existera encore en 2040 ? Et quel sera l'impact de l'augmentation du prix du carburant et de l'électricité sur la demande en trafic routier ? Les **incertitudes** sont importantes – télétravail, report modal lié à l'essor du vélo électrique ou musculaire, tensions sur l'énergie et évolution des prix, inefficacité de la voiture individuelle… – et ce biais méthodologique **compromet la validité des simulations**. Lors de la réunion publique, un élu a expliqué qu'il y aurait "toujours des voitures, qu'elles soient thermiques, électriques ou à hydrogène". Peut-être, mais l'on conviendra que leur quantité dépend d'un nombre important de paramètres.

CONTRADICTION AVEC LES ENGAGEMENTS CLIMATIQUES

- Ce projet va à l'encontre des objectifs de l'accord de Paris de neutralité carbone en 2050, et de notre feuille de route nationale, la **Stratégie Nationale Bas-Carbone** (SNBC), qui prévoit pour le secteur des transports une réduction de 28 % des émissions de CO_2 en 2030 par rapport à 2015, et une décarbonation complète en 2050. Elle invite ainsi à favoriser le report vers les modes de transport de personnes et de marchandises les moins émetteurs (transports en commun, train) et soutenir les modes actifs (vélo...) (source).

- Via son **plan climat-air-énergie territorial** (PCAET), Toulouse Métropole s'est engagée, d'ici 2030, à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 40 % par rapport à 2008.

- La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (**LAURE**) du 30 décembre 1996 fixe un objectif de « diminution du trafic automobile et de développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ». (source)

- Or, ce projet prend une direction complètement opposée à ces engagements. En effet :
    - Le **bilan carbone serait très négatif** avant même la première circulation de nouveaux véhicules : construction, travaux, disparition de la végétation et de l'humus…
    - La **construction et l'entretien des routes** représentent des émissions de CO_2 conséquentes.
    - Idem pour la **construction et l'utilisation des véhicules** supplémentaires induits par cette nouvelle infrastructure. La Jonction Est affiche une augmentation du trafic de véhicules motorisés décomplexée, de +30% en 2030 et +35% en 2040 par rapport à la référence 2019 :

Déplacements par jour par mode dans le secteur Jonction Est

	2019	2030 Référence (sans projet)	2030 Réf. VS. 2019	2030 Projet Jonction Est	2030 Projet VS. 2030 Réf.	2040 Fil de l'eau (sans projet)	2040 Fil de l'eau VS. 2019	2040 Projet Jonction Est	2040 Projet VS. 2040 Fil de l'eau
	262 500	341 000	**+30%**	342 000	**+0,3%**	354 000	**+35%**	355 500	**+0,4%**

Une estimation des émissions de CO_2 liées à la construction de la Jonction Est devra être fournie.

- Par ailleurs, les documents stratégiques que constituent **le PDU (plan de déplacements urbains)**[1] **et le PLU (plan local d'urbanisme)** de l'agglomération toulousaine ont été annulés. La projection du SCoT donnant les prévisions démographiques sur lesquelles se base le projet n'a pas été remise à jour depuis plus de 10 ans. Cela devrait suspendre des projets d'une telle ampleur, tant il n'est plus du tout sûr qu'ils resteraient une priorité au regard de l'urgence climatique.

- Les estimations du nombre de déplacements en 2019 dans le dossier de concertation se basent sur le projet Mobilités 2020-2025-2030 "valant PDU" de la grande agglomération toulousaine, élaboré en 2016. Ce projet est lui-même basé sur l'Enquête Ménages Déplacements de 2013. La part modale du vélo était alors de 2 à 3 %.
  Pourtant, l'INSEE a calculé une **part modale du vélo** de 9,1 % pour les déplacements domicile-travail des Toulousains en 2018 (source), et l'augmentation du nombre de cyclistes sur le territoire de Toulouse Métropole entre 2016 et 2021 s'élève à 77% (source). Il apparaît donc largement sous-estimé de n'espérer que 2,7% de déplacements à vélo en 2022, et 3,3 % de déplacements à vélo en 2040, comme le fait le dossier de concertation (cf. calcul des parts modales dans le tableau ci-après). L'essor du vélo à assistance électrique et la réalisation du réseau express vélo doivent nous donner l'ambition de parts modales de 10 à 15% sur la zone d'étude en 2040.

	2019		2030 Sans projet		2030 Jonction Est		2040 Sans projet		2040 Jonction Est	
	Nb dépl.	Part modale	Nb dépl.	Part modale	Nb dépl.	Part modale	Nb dépl.	Part modale	Nb dépl.	Part modale
	262500	57,6 %	341000	52,2 %	342000	52,3 %	354000	50,6 %	355500	50,8 %
	51500	11,3 %	72000	11,0 %	72000	11,0 %	76500	10,9 %	76500	10,9 %
	71000	15,6 %	128500	19,7 %	128000	19,6 %	144500	20,7 %	144000	20,6 %
	12500	**2,7 %**	20500	**3,1 %**	20500	**3,1 %**	23000	**3,3 %**	23000	**3,3 %**
	58000	12,7 %	91000	13,9 %	91000	13,9 %	101000	14,4 %	100500	14,4 %

La part modale actuelle et potentielle du vélo est largement sous-estimée

- Afin de renseigner des indicateurs majeurs de déplacements (les parts modales et motifs de déplacements), des grandes enquêtes devront être actualisées, vers 2020/2022 : L'enquête ménages Déplacements

- Ce projet aurait également un **impact énergétique considérable**, à la fois pour la construction des infrastructures, et ensuite par la perpétuation du tout-voiture, intrinsèquement inefficace (véhicules de 1,5 tonnes pour une charge utile de 100 kg).

[1] aujourd'hui Plan de mobilité (PdM)

DÉGRADATION DE LA SANTÉ PUBLIQUE

- Du point de vue des émissions polluantes, la Jonction Est est en contradiction avec les objectifs de la **Zone à faibles émissions** actuellement mise en service à Toulouse : dégradation de la qualité de l'air, augmentation des émissions de gaz à effets de serre dus au transport routier...
  La ZFE est imposée par l'État qui essaie tant bien que mal de parer aux pénalités financières imposées par l'Union européenne pour non-respect des normes de pollution atmosphérique (11 millions d'euros + 240 000 € de pénalités journalières après 10 ans de réprimandes sans aucune action entreprise). La mise en place d'une ZFE est nécessaire car la pollution provoque des maladies et de la surmortalité chaque année. La réduction de la pollution doit néanmoins être vue à l'échelle de la métropole. **Les restrictions de circulation ne doivent pas générer un report de trafic et de pollution vers la périphérie.** Le Périphérique Est, exclu de la ZFE, risque déjà de subir un report de trafic. Il ne faut pas l'encourager en facilitant l'usage de la voiture par la construction de nouvelles routes.

- L'**électrification du parc automobile** ne contribuera pas à l'amélioration de la qualité de l'air. En effet, l'ADEME explique clairement que l'essentiel des particules fines sont émises par la friction des pneus sur la route et par les plaquettes de freins. Et que l'efficacité des filtres à particules étant déjà presque maximale, le gain en qualité de l'air serait négligeable en passant au tout électrique car les voitures seront en moyennes plus lourdes et donc émettraient davantage de ces particules de friction, compensant le gain des pots d'échappement.

- Outre l'accroissement de la pollution déjà évoqué, la densification du trafic routier sur les axes existants et la congestion du trafic (due aux goulets d'étranglements aux nouveaux carrefours) engendrerait une augmentation des **nuisances sonores** pour les riverains aujourd'hui épargnés. De manière générale, leur cadre de vie serait dégradé. Ceci pourrait entraîner des problèmes de santé - voir les analyses de l'OMS sur le lien entre nuisances sonores du trafic routier et la santé des riverains et les recommandations en termes de niveaux de bruits pour une future législation européenne.

- La **voie verte** destinée aux piétons et aux cyclistes est prévue **le long de la route à 2x2 voies**, au lieu de la passerelle modes doux initialement envisagée, écartée pour des raisons budgétaires (cf. p. 11). Soyons sérieux, qui a envie d'une telle promenade ? Par ailleurs, on peut regretter le mélange des flux piétons et cyclistes sur une même voie, ce qui pose des problèmes de sécurité. Cette voie "verte" n'est que la caution d'un projet perpétuant le tout-voiture pour l'agglomération toulousaine.

balade “nature” : piétons le long de la 2x2 voies

1. On apprend aussi que le projet de passerelle modes actifs séparée est abandonné pour la simple et seule raison que le prérequis non négociable de cette étude est la création de cette Jonction Est routière. Comme si tous les scénarios ne pouvaient pas être abordés. On remarque bien le biais caractéristique de cette étude qui ne porte pas sur les mobilités au sens large dans le secteur, mais étudie uniquement les compensations à apporter sur cette voie routière qui "devrait" se faire, comme un axiome ne pouvant être remis en cause.

   Dans l'étude, deux autres scénarios au minimum doivent donc être ajoutés concernant les modes actifs :

   1. création d'une passerelle en modes actifs seule, sans liaison routière nouvelle ;
   2. création de liaisons modes actifs de qualité au niveau des deux échangeurs proches existants.

Abandon de la Passerelle modes doux en propre

Une étude de faisabilité a été effectuée pour analyser l’opportunité d’un franchissement piétons cycles indépendant de la Jonction Est. La réalisation d’une analyse multicritère technique et financière a permis de démontrer que la solution de franchissement sur l’échangeur était plus favorable. En effet la création d’une passerelle indépendante entraîne des contraintes techniques et écologiques avec de nouvelles emprises travaux, des remblais plus importants et une gestion des matériaux plus conséquente.

Extrait du dossier de concertation sur l’abandon du scénario Jonction Est + passerelle modes actifs

GASPILLAGE D'ARGENT PUBLIC

Enfin, le coût est exorbitant pour la collectivité, y compris pour ceux qui n’utiliseraient pas cette route : 60 M€ (dont 75% payés par Toulouse Métropole) au moment des études, 80 M€ donnés oralement lors de la réunion publique, sans doute beaucoup plus au moment des travaux compte tenu de l’inflation prévisible sur le prix des matériaux. Avec la crise que nous traversons, il s'agit d'être encore plus exigeants quant à l'utilité des projets financés par l’argent public. La Région Occitanie l’a d’ailleurs bien compris en se retirant du projet. Ce budget permettrait la construction de nombreuses pistes cyclables (environ 100 fois moins chères par km) et le développement du réseau de bus et du RER métropolitain avec une tarification commune.

L’INSEE constate (source) aujourd’hui que sur les trajets de moins de 5 km, le vélo est deux fois moins utilisé au sein des périphéries des grandes villes, où le maillage en aménagements cyclables

est moins dense, que dans les centres. Avoir des réseaux bus et cyclables efficaces permettrait de réduire les embouteillages. Or les réseaux de modes de transports écologiques sont sous-équipés : **discontinuités, manque de liaisons, manque de sécurisation**... Au Baromètre des villes cyclables 2021 (FUB), Toulouse a ainsi été évaluée "plutôt défavorable à la pratique du vélo".

Actuellement, il n'est pas toujours possible d'aller d'un point à un autre de l'agglomération toulousaine de manière sécurisée et efficace à pied ou à vélo. Le projet réseau express vélo (REV) est un réseau cyclable de 14 lignes à "haut niveau de service" qui allie sécurité et confort. **Comment peut-on planifier une réalisation comme la Jonction Est pour 2028, alors qu'en 2030 le REV ne sera pas terminé, faute de moyens, et qu'aucune ligne complète n'a été planifiée à ce jour ?** La politique de subvention à l'achat de nouveaux vélos est par ailleurs insuffisante.

L'urgence climatique nous impose de revoir ces priorités.

FORME DE LA CONCERTATION

- Dans le dossier de concertation, le scénario où l'on ne construirait pas la Jonction Est a été appelé "Fil de l'eau". Mais depuis des décennies, on construit de nouvelles routes pour accompagner la croissance démographique, ce qui conduit à la situation de saturation que nous connaissons. Le vrai scénario "Fil de l'eau", c'est donc celui avec le projet de Jonction Est, puisque c'est ce que nous faisons systématiquement ! Une politique ambitieuse de rupture et de **réduction de la part modale de l'automobile** passe par la non-réalisation de ce projet.

- Il est regrettable que pour un projet de cette ampleur, qui va autant engager l'agglomération toulousaine dans les années à venir, **une seule réunion publique** de concertation ait été organisée, qui plus est au mois de juillet et à Saint-Orens. Une réunion publique à Toulouse, où le projet aura aussi de nombreux impacts, aurait été nécessaire. Il y a là une forme de censure de l'opposition des riverains à ce projet.

- Nous regrettons l'**absence des élus** de la majorité métropolitaine lors des permanences de concertation et à la réunion de présentation du projet aux associations, le 9 septembre dans les locaux de Toulouse Métropole. Laisser les services de Toulouse Métropole défendre ce projet qui ne se justifie pas techniquement était pour le moins indélicat.

- **De nombreux documents manquent** pour permettre au public de se prononcer utilement dans le cadre de la concertation, à commencer par les **évaluations d'impact environnemental** du projet : gaz à effet de serre, bruit, qualité de l'air, eau… et les études de trafic réalisées ainsi que leurs données d'entrée. Ces documents devraient être fournis à l'occasion de l'enquête publique, mais ce sera trop tard, la grande majorité des projets étant figés à ce moment-là.

- Dans le principe "éviter, réduire, compenser" (ERC), l'**évitement des impacts** n'est pas suffisamment travaillé dans le dossier de concertation. Il pourrait s'agir d'un scénario de développement massif des alternatives à la voiture : bus, RER métropolitain, vélo et marche. Toulouse Métropole sait être très créative quand il s'agit de créer de nouvelles routes, mais se contente de copier-coller les prévisions de Tisséo, pourtant obérées par la 3e ligne de métro, quand il s'agit du réseau de transports en commun. De ce point de vue, l'effort de

prospective mené est largement insuffisant.

- Certains visuels ou affiches de la concertation font la promotion du projet tout en invitant à s'exprimer sur celui-ci. On trouve tantôt des affiches officielles relativement sobres (à gauche ci-dessous), tantôt des visuels beaucoup moins neutres avec des slogans publicitaires comme : "créer du lien, dans le respect d'un territoire et de ses habitants" ou "un maillon fort des déplacements dans l'est toulousain".

Des avis de concertation plus ou moins neutres

À PROPOS DU COLLECTIF AXE VERT DE LA RAMÉE

Le collectif Axe vert de La Ramée, pour des transports respectueux de la nature et des citoyens dans le sud-ouest toulousain, est constitué des associations 2 Pieds 2 Roues, Non à Val Tolosa, GNSA Pays toulousain, Amis de la Terre, Alternatiba, Écolomobile, Bourdets Protection Environnement, Cugnaux en transition, Greenpeace Toulouse, Plaisance pour le climat, ANV-COP21 et Toulouse en transition, et de citoyens.

La position de ce collectif est la suivante : nous sommes face à un impératif environnemental. La solution première et la plus évidente est de ne plus engager de ressources et de financements vers de nouveaux projets principalement routiers. C'est une condition évidente pour enclencher le processus de transition énergétique et écologique.
Ce collectif a lancé une pétition demandant l'abandon du projet de contournement routier dans le sud-ouest toulousain envisagé par Toulouse Métropole constitué par le Boulevard urbain du canal St-Martory (BUCSM) et le Boulevard urbain Ouest (BUO). Celle-ci est soutenue par France Nature Environnement Midi-Pyrénées et l'AUTATE.

Ce projet de réseau routier :

- aurait de nombreux impacts sur des espaces naturels ou agricoles : parc de La Ramée, Aussonnelle, Ousseau, Larramet, Touch, plateau de la Ménude, haras des Vitarelles, champs... : artificialisation, destruction de la biodiversité ; ce qui serait incohérent avec l'objectif national de Zéro artificialisation nette (ZAN) des sols pour tout projet urbain
- augmenterait le trafic routier étant donné le phénomène de trafic induit ;
- n'apporterait pas de nouvelle solution de transports en commun car la voie de bus existe déjà, un comble car cette nouvelle route inciterait à utiliser la voiture au détriment du bus, ce qui favoriserait le report modal dans le mauvais sens ;
- dégraderait la qualité de l'air et dénaturerait au sens propre la philosophie de la mise en place d'une Zone à faibles émissions (ZFE) à proximité immédiate ;
- présenterait un bilan carbone très négatif avant même la première circulation de nouveaux véhicules et irait à l'encontre de nos objectifs et engagements : Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de l'agglomération toulousaine, Région Occitanie à énergie positive, Stratégie nationale bas carbone (SNBC), Pacte européen pour le climat, Accord de Paris sur le climat ;
- augmenterait les nuisances sonores
- serait très coûteux (plusieurs centaines de M€) pour une utilité contestable.

Collectif "Axe vert de La Ramée" - axevertramee@protonmail.com
Pour des transports respectueux de la nature et des citoyens dans le Sud-Ouest toulousain
Associations 2 Pieds 2 Roues, Non à Val Tolosa, GNSA Pays toulousain, Amis de la Terre, Alternatiba, Écolomobile, Bourdets Protection Environnement, Cugnaux en transition, Greenpeace Toulouse, Plaisance pour le climat, ANV-COP21 et Toulouse en transition
Suivez-nous : Twitter | Mastodon | Facebook | Instagram | WeGreen
Signez la pétition : http://chng.it/LjjQQwyf soutenue par France Nature Environnement Midi-Pyrénées et l'AUTATE