



# Le Journal de la CCSE

Janvier 2010

**Coordination Circulation Sud-Est**

Maison des Associations, Rue J-M Arnaud.  
BP 77, 31322 CASTANET-TOLOSAN Cedex

Contact : <http://circulation.free.fr>



## Le mot du Président

Le bureau de la CCSE s'est enrichi d'un président d'honneur en la personne de Gérard KIHN qui, depuis 1995, n'a jamais ménagé ses efforts et a toujours représenté la CCSE d'une façon exemplaire.

Certains ont pu croire que la CCSE n'était pas fidèle aux objectifs qu'elle s'est toujours fixés, notamment le recul du péage. Ils se trompent car cette action est toujours identifiée comme majeure par le Bureau, tout comme l'amélioration des transports en commun et de la circulation dans le grand Sud-Est. S'ils veulent faire des procès d'intention à la CCSE sur ses prises de position ou son travail, la traitant de « pro machin », « pro truc », de « soutien de tel ou tel »... cela prouve que nos arguments et notre travail sont dignes d'intérêt et c'est le meilleur compliment que l'on puisse nous faire ! Nous continuons à oeuvrer sur ces dossiers en termes de besoins car l'augmentation annuelle des déplacements est constante, en moyenne de 4 à 5% dans la région toulousaine, soit environ 100 000 déplacements supplémentaires. Nous avons déjà identifié ce problème de transport et de circulation comme vital pour Toulouse et ses différentes couronnes.

Nous disions l'année dernière « que chaque problème sur la rocade aux heures de pointe provoque l'asphyxie générale de cet axe, entraînant des retards conséquents pour les usagers ». Ce mal est maintenant devenu récurrent, il s'est quasiment banalisé. Par exemple, le 12/11/2009 tout le Sud-Est était bloqué jusque sur les parkings des grandes surfaces à cause d'un accident sur le périphérique, plus de 2 heures pour aller de Labège à Balma ! Sur cette préoccupation majeure pour les usagers, nous pensons qu'il serait beaucoup plus judicieux que les élus de tous bords se mettent autour d'une table pour étudier la problématique et les solutions envisageables, plutôt que de se lancer dans des campagnes de communication coûteuses qui n'apportent rien dans le débat démocratique, si toutefois il y en a eu un.

Si nous souhaitons privilégier le tramway par rapport à un autre moyen de transport, c'est au vu de la démonstration faite par les différentes études réalisées sur notre agglomération depuis 2002 (par la société SETEC par exemple), et aux retours d'expérience de sa mise en œuvre dans d'autres agglomérations. (Voir l'article du Conseiller Général de Castanet ("La Dépêche" du 15/12/2007) sur le tramway et le Boulevard Urbain de Castanet).

Même si les coûts des différents modes de

transport ont évolué, les rapports de coûts n'ont pas beaucoup varié.

Récemment, la CCSE a largement participé au débat et à l'information en organisant une réunion publique le 20/10/2009 à Ramonville sur le thème «Quelle politique pour les transports en commun sur le Sud-Est toulousain, et avec quels moyens ?». Si je ne devais retenir qu'une chose de cette réunion, c'est bien le fait que, si tous les acteurs sont de bonne volonté, ils peuvent s'asseoir autour d'une table pour débattre sereinement et de façon dépassionnée, dans le but unique de faire avancer les actions très rapidement dans l'intérêt du citoyen, qu'ils ont trop souvent « pris en otage » ou simplement oublié.

La CCSE se réjouit aussi de voir aboutir des actions qu'elle a défendues, notamment la baisse du prix des transports (10€ pour les jeunes), l'aménagement en mode doux du pont autoroutier depuis le terminus du métro à Ramonville jusqu'au parc technologique du canal, la mise en place de la LMSE... Le PDU est terminé et en attente de validation. Même si certains considèrent celui-ci comme un peu timide, il a le mérite d'exister et, enfin, de proposer des fondations solides. Nous suivrons aussi l'arrivée de la ligne Garonne prévue pour 2013 et de la ligne Canal qui pourrait voir le jour en 2019, ainsi que les turbulences autour de la desserte de l'aéroport de Blagnac en tramway, car cela intéresse aussi les entreprises implantées dans le Sud-Est.

Le 20 octobre 2009 nous n'avons cessé de répéter aux élus présents : «Parlez vous, mettez vous au travail, et faites en sorte que le Sud-Est n'attende pas pendant dix ans l'esquisse d'une solution...». Serons-nous jamais entendus ?

Je crois qu'en 2009 nous n'avons pas manqué d'occupations ! Il en sera de même en 2010 ! Bienvenue à tous ceux qui veulent nous aider en adhérant ou en renouvelant leur adhésion à la CCSE, puis en travaillant avec nous, au sein de notre Bureau ou de notre C-A.

**Le bureau de la CCSE se joint à moi pour vous présenter nos meilleurs vœux pour 2010.**

Didier MOURGUES



## □ REUNIONS ET RENCONTRES EN 2009 :

- 1) 8 réunions de bureau et de C-A
- 2) 4 réunions intermédiaires de bureau pour préparer les rencontres
- 3) préparation de la réunion publique du 20/10/2009 :
  - 2 rencontres avec les élus de Toulouse
  - 3 rencontres avec le M. le maire de ramonville
  - 2 réunions avec les élus de Blagnac
- 4) 1 réunion avec MM. les Président et Vice-Président du SICOVAL
- 5) 1 réunion avec les élus d'Escalquens
- 6) 1 réunion avec le représentant du collectif de Castres
- 7) 1 réunion avec les élus de l'opposition de Castanet
- 8) Table ronde avec Escalquens sur le thème des transports (Neurones en Folie)
- 9) Réunion publique à Ramonville le 20/10/2009
- 10) Fête des associations de St Orens
- 11) Interfaces avec le Conseiller Général Louis Bardou
- 12) Rencontre avec l'association Place Publique de Castanet et le Conseiller Général Louis Bardou
- 13) Participation aux groupes PDE du CNES et d'ASTRIUM (Plans de Déplacements d'Entreprises)
- 14) Participation au groupe PDU (Plan de Déplacement Urbain)

Chaque réunion ou rencontre a donné lieu à un Compte-rendu qui figure dans les archives de la CCSE. Ces documents ne sont jamais publiés mais peuvent être communiqués aux adhérents sur demande adressée au président.



## □ QUELLE POLITIQUE POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LE SUD-EST TOULOUSAIN? ET AVEC QUELS MOYENS?

Réunion publique organisée par la CCSE à Ramonville le 20 octobre 2010

Les organisateurs ont eu à déplorer l'absence de plusieurs invités :

- **F.R. Valette**, Président du Sicoval, qui a eu un accident domestique assez grave 10 jours auparavant; deux de ses vice-présidents, présents dans la salle, n'ont pas voulu défendre réellement les positions du Sicoval pour éclairer l'auditoire avant les débats.
- **P. Cohen**, Maire de Toulouse, retenu par d'autres sollicitations, a été représenté par J. Carreiras et B. Marquié. Les positions de Toulouse et du Grand Toulouse (25 communes) ont ainsi bien pu être présentées.
- **L. Bardou**, Conseiller Général du canton de Castanet, s'est désisté l'après-midi même, retenu par le Président du Conseil Général.

Les interventions des différents invités ont été très claires, associant des chiffres et les méthodes mises en oeuvre dans des réflexions inévitablement approfondies.

L'animation des débats était réalisée par **J.P. Denier**, qui fut le président fondateur de la CCSE de 1995 à 2000.

**C. Lubac**, Maire de Ramonville a souhaité la bienvenue aux invités et à l'auditoire, environ 150 personnes ; il a aussi introduit la problématique et remercié les organisateurs pour leur initiative. Dans son principe, il est d'avis de bien mettre en avant l'analyse des besoins des usagers afin de les comprendre, puis d'en déduire les meilleures réponses à apporter en termes de solutions, à la fois pour les usagers et en rapport coût/réalisation.

**D. Mourgues**, Président de la CCSE, a rappelé que les objectifs de l'association sont d'œuvrer pour que l'on circule mieux et que l'on se déplace plus rapidement dans le sud-est toulousain, que ce soit pour les trajets domicile-travail ou tous les autres déplacements, y compris vers le centre de Toulouse, ses quartiers périphériques, et pour des destinations plus éloignées utilisant l'avion, le train et peut-être bientôt le TGV.

**J. Carreiras**, Maire adjoint de Toulouse, Vice-président de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse et PDG de la SMAT (Société du Métro de l'Agglomération Toulousaine) a rappelé les contraintes financières de Tisséo, l'organisme en charge des transports en commun, tant pour les futurs investissements que pour le fonctionnement de tous les jours (les salaires, le gas-oil...).

Le coût d'investissement du PDU en cours de finalisation est de 2,3 à 2,7 milliards €.

Pour ce qui est des futurs investissements, certaines possibilités proviennent en quelque sorte de l'héritage.

Pourquoi avoir réalisé sur la ligne A certaines stations de métro à 26 mètres alors que toutes les autres sont à 52 mètres et que la mise aux normes va coûter au minimum 2 à 4 fois plus, sans compter les désagréments qui en résulteront ?

Pourquoi ne pas avoir prolongé de suite la ligne B jusqu'à Labège Innopole tant que le tunnelier était présent sur le site, là encore avec un coût induit à multiplier maintenant par un coefficient de 2 à 4 ?

Sur la démarche adoptée, comme Toulouse a pris du retard dans le déploiement de son réseau de transports en commun, il faut rechercher « la meilleure efficacité des deniers publics à investir, et ceci sur l'ensemble de l'agglomération. »

Le Grand Toulouse s'est ainsi rendu compte que le VAL est une belle réussite technologique, un peu comme Concorde dans l'aéronautique en son temps, mais que c'est un outil fort coûteux. De ce fait, le Grand Toulouse renonce dorénavant à prolonger les lignes de VAL existantes, préférant le tram, moins cher dans un rapport de 3 à 4, et qui a l'avantage supplémentaire de redessiner une ville de façon plus conviviale comme il a été constaté depuis maintenant bien longtemps à Nantes, Strasbourg, Grenoble et bien d'autres villes de France et de l'étranger.

**C. Sempé**, Maire de Saint Orens, a commencé par évoquer les contraintes financières, y compris celles à venir avec la suppression de la Taxe Professionnelle, une vraie menace d'asphyxie des collectivités locales.

Il demande que les collectivités locales se retrouvent autour d'une table sur toutes les questions relevant des transports en commun dans des agglomérations telles que Toulouse. Il n'est pas seulement utile de pouvoir réaliser plus ou moins rapidement de grandes traversées des villes; il faut aussi réfléchir en termes de maillage afin de répondre aux désirs, nécessairement différents, des populations de tous les quartiers.

Avec un tel dialogue prôné, les questions des projets à définir, avec leurs financements en investissement et en fonctionnement, peuvent s'aborder plus aisément pour constituer ce qui est appelé une nouvelle gouvernance.

**B. Marquié**, Maire adjoint de Toulouse en charge des transports, est intervenu pour indiquer que les élus ne se préoccupent pas seulement de grands projets d'avenir, mais aussi de l'avancement de projets en cours.

Il a cité ainsi l'avancement de la LMSE (Ligne Multimodale du Sud-Est), dont les travaux ont débuté en plusieurs endroits, et qui a relevé le défi de desservir l'Université de Rangueil, le complexe scientifique incluant le CNES, et le site du Palays avec ASTRIUM.

La réalisation de la ligne de tramway de Blagnac, qui doit se rendre à terme jusqu'à Saint Orens et Labège, a également débuté, et un comité de pilotage avance sur la desserte de l'aéroport, précédemment délaissée.

Le vieux problème de la liaison à pied ou à vélo entre la station de métro de Ramonville et les zones d'activités du canal et du CNES ne serait plus qu'une question de mois puisque le Grand Toulouse a délibéré le 5 octobre, après Ramonville dès le mois de mars, pour demander le déclassement autoroutier du Bd Latécoère, qui relie le métro au 1<sup>er</sup> rond-point du Palays.

**M.J. Dijaux**, Rapporteur du Groupe PDE (Plan de Déplacement d'Entreprise) du CNES, a mis l'accent sur les réflexions menées par les entreprises ou établissements (CNES, ASTRIUM, SPOT Image, UPS, ONERA, SUPAERO, ENAC...), riverains du parc technologique du canal ou de l'avenue Edouard Belin, sur leur problématique commune des déplacements et de la circulation.

Elle a fait part de la demande des chefs d'établissements qui souhaitent que l'on s'assure que la continuité de fonctionnement des entreprises ne soit pas impactée par les travaux de la LMSE et que l'on évalue par ailleurs les points qui pourraient être bloquants sur les projets et activités en support de réseaux et de logistique, comme les livraisons journalières.

Elle a montré, en s'appuyant sur une évaluation issue du PDE d'ASTRIUM, la progression significative de l'usage du vélo et des transports en commun, cette tendance étant identique dans les autres entreprises, et fait la démonstration que, lorsque les infrastructures répondent aux attentes des usagers, les reports modaux se font implicitement.

Elle a demandé la désignation d'un interlocuteur unique pour ces entreprises et établissements, qui aurait pour mission de faire remonter les interrogations et d'obtenir des éléments de réponse, notamment sur la coordination des travaux sur la LMSE, avec les anticipations souhaitées en termes de circulation alternative, de parcs relais, de transports par navettes spéciales, etc....

**J.P. Tejedor**, Maire-adjoint de Blagnac en charge des transports, a été invité pour apporter le témoignage de l'expérience de la ville de Blagnac, qui souhaitait répondre à un besoin pressant de transports en commun alors que la ville est éloignée des 2 lignes de métro VAL de Toulouse.

Il a insisté sur une « bonne façon » d'appréhender le problème des transports en commun : ne pas se précipiter sur le choix du matériel roulant, mais plutôt analyser les besoins des usagers, à court et à plus long termes.

La municipalité de Blagnac a ensuite examiné les réponses possibles en bus, bus guidés, tramway sur roues, tramway sur rail... Après s'être longuement interrogés et après avoir vu différents systèmes opérationnels dans plusieurs villes de France, ils ont opté pour un tramway sur rail, le premier du genre sur Toulouse, rompant ainsi avec l'exclusivité du VAL.

Les critères qui ont fait retenir le tramway sont les suivants : son coût inférieur à celui d'un VAL, sa modularité (rames longues aux heures de pointe, courtes entre-temps), sa capacité d'évolution si la demande progresse à l'avenir, le fait qu'il ne coupe pas la ville mais lui offre une coulée verte avec l'engazonnement des voies et le non-bruit puisqu'il est électrique, une largeur de voies nettement inférieure à celle des bus, y compris ceux en site propre...

- La parole a ensuite été donnée à l'auditoire :

Les premières interventions ont été celles de **H. Arevalo** et de **A. Sérieys**, vice-présidents du Sicoval, qui ont regretté le choix du tramway du Grand Toulouse et la non-prolongation de la ligne B en VAL jusqu'à Labège.

Les interventions suivantes ont fait état de préoccupations diverses, auxquelles tous les invités ont ensuite apporté leurs éléments de réponse.

- La synthèse de la présente réunion publique a été faite par **C. Lubac**, qui a repris nombre des points évoqués par les intervenants de la salle, en les présentant de la façon suivante :
  - **Propositions de la salle :**
    - **Financement**
      - La dette de la ville centre doit être maîtrisée voire renforcée.
      - Envisager une taxe additionnelle pour le financement des TC.
      - Examiner les propositions de financement additionnel d'où qu'elles viennent, y compris du Sicoval.
      - Faire moins d'investissements pour la route que pour les transports en commun.
    - **Gouvernance :**
      - Gouvernance incluant pacte financier et fiscal
      - Nécessité de coordonner les modes de transport sur l'Agglo, le Département, la Région.
      - Risques de privatisation ou non des EPIC ?
    - **Accessibilité des Transports en Commun :**
      - Evaluation des besoins, puis mise en cohérence des modes de transport à choisir.
      - Examiner les solutions mises en place à Grenoble.
      - Accessibilité des divers transports en commun aux personnes handicapées.
      - Questions des délais de réalisation qui ne doivent pas être importants pour le sud-est.
  - **Convergences :**
    - Il y a au moins accord sur les constats : il est urgent de trouver des réponses aux besoins de développer les transports en commun.
    - Il est revenu très souvent, dans les questions et les exposés des invités, la mise en adéquation entre les besoins des usagers et les modes de transport à choisir et à réaliser.
  - **Débat :**
    - Reconnaissance manifeste que le débat (du jour, et ceux à venir) est nécessaire.
    - Point positif : reconnaissance partagée que l'approche du débat sur les modalités de desserte n'a pas été abordée de la meilleure façon. On peut donc facilement faire mieux !

-❖-

## ❑ LE PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN (PDU) :

### Petit historique

En France, le PDU ou plan de déplacement urbain, a été officialisé la première fois dans le cadre de la loi d'orientation LOTI en 1982, loi destinée aux transports intérieurs. Il va de pair avec la loi LAURE de 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. La loi SRU, votée en décembre 2000, loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain, renforce d'autant plus le rôle du PDU et insiste sur la cohérence territoriale et bien sûr la politique des déplacements. Ces plans sont là pour orienter le PDU dans le cas d'un périmètre de transport urbain ; ils impactent tous les modes de transports, et donc la mise en place de mode de transports alternatifs à la voiture. La mise en œuvre du plan de déplacement urbain est obligatoire, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il est établi pour une durée de 5 à 10 ans, puis révisé s'il y a modification du périmètre de transport urbain. Le PLU est élaboré par l'AOTU, Autorité Organisatrice de Transport Urbain. Les PLU et PDU doivent être compatibles, ensemble, et eux-mêmes avec les SCOT ou schémas de cohérence territoriaux quand il en existe ; le SCOT est opposable aux PLU et PDU.

L'ancien PDU datait de 2001 et était articulé autour des lignes A et B. Le nouveau, enfin finalisé, a été présenté à Toulouse début septembre 2009. Il a été ensuite approuvé par le Conseil-Général de la Haute-Garonne en octobre 2009 à condition qu'une étude complémentaire sur la prolongation de la ligne B soit

effectuée. Même si pour certains ce PDU semble un peu frileux, il a maintenant l'avantage d'exister, et enfin, de permettre de continuer à bâtir sur des fondations solides.

La CCSE s'est beaucoup impliquée dans l'élaboration de ce nouveau PDU dans le cadre du « Collectif PDU ». Différentes institutions n'ont pas attendu pour mettre en action des solutions adaptées. Le Conseil Régional, de son côté, a mis en œuvre l'inter-modalité entre les différents modes de transport pour la région par l'intermédiaire de la carte PASTEL et les échanges facilités entre les différents vecteurs de transport régionaux. Le Grand Toulouse a introduit la carte à 10 € pour les moins de 26 ans, ce qui fera du Grand Toulouse la collectivité la moins chère de France en termes de transports. De plus, il prépare la réalisation de nouvelles lignes de transports en commun sur la base du tramway ; il donne aussi/ ainsi ? la priorité aux transports et plus généralement à la mobilité. Le Conseil-Général lui non plus n'est pas en reste, avec un tarif unique de 2 ou 3 € en fonction des deux zones pour toute la Haute-Garonne, la gratuité du transport scolaire pour les collégiens et lycéens, celle-ci représentant pour chaque famille une économie de 538 € par enfant transporté.

## **Le PDU 2008.**

Le PDU arrêté en 2001 ne satisfaisait personne. Aussi, le Préfet, après l'avoir avalisé, le remettait immédiatement en révision pour que les collectivités proposent un nouveau PDU à la mesure des enjeux et des besoins de l'agglomération en accord avec la loi sur l'air. Jusqu'en 2008 il ne s'est rien passé de notable, sinon les protestations des associations et de quelques élus et énormément de temps perdu. Fin 2008 les séances thématiques ont repris avec la présence massive des associations et rare de la part des élus. Les collectivités semblaient plus préoccupées à défendre leurs options et leur pré carré plutôt que de se frotter aux associations afin de faire émerger des propositions attendues par tous. Le PDU finalement avalisé en 2009, même s'il n'a pas l'envergure et les ambitions souhaitées et défendues par nous, a le mérite d'une cohérence et de faisabilité en regard des moyens financiers disponibles. L'endettement de Tisséo est de 1,3 milliards d'€, dus pour l'essentiel à la construction des lignes A et B du métro ; les réserves financières sont nulles faute d'avoir en son temps demandé et exigé des collectivités d'abonder les fonds, les désaccords entre collectivités étant l'une des causes principales. L'Etat, grand donneur de leçons, n'a pas non plus joué son rôle et a refusé toutes les aides promises et sur lesquelles se fondaient les projets des élus.

On peut également observer les incohérences de gestion et d'aménagement dont sont responsables ces mêmes élus :

**4 stations de la ligne A du métro ont été construites pour accueillir des rames de 26 m**, alors que les autres l'ont été pour des rames de 52 m. On ne peut donc mettre en service des rames de 52 m, ce qui limite les possibilités de cette ligne. La réalisation de ces 4 stations au gabarit des autres coûterait environ 200M € alors que leur coût au moment de la construction de la ligne A était 4 fois moindre. Comprenez qui pourra !



## **❑ LA CCSE ET LES PDE (PLANS DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISES)**

Les PDE ont pour objectifs de faire en sorte que les déplacements domicile-travail et autres (aller chez clients ou fournisseurs, à la gare ou à l'aéroport...) se « passent au mieux » pour toutes les parties prenantes : salariés, entreprises... et autant que possible avec un maximum de considérations économiques et écologiques.

Les considérations économiques concernent d'abord le coût des déplacements pour les salariés : voitures individuelles à un usager ou en covoiturage, transports en commun (bus, train, métro, tramway...), ou modes doux : vélo, marche à pied. Pour l'entreprise, une limitation des places de parking est intéressante car toute réalisation et tout entretien de parking a un coût... Tout cela sans compter les impacts accidentels (considérés comme accidents de travail) ou les considérations de confort (il vaut mieux pour le salarié et l'entreprise ne pas arriver stressé au démarrage de sa journée de travail).

L'aspect écologique relève d'une prise de conscience qui date de quelques dizaines d'années au maximum, depuis que les citoyens et les décideurs se rendent compte que les ressources de la planète ne sont pas inépuisables. Ainsi, de plus en plus de salariés font des choix de modes de déplacement utilisant moins de ressources, ou moins polluants. Ces considérations intéressent aussi les entreprises, pour leurs impacts économiques directs ou indirects, ou pour l'image de marque qui leur est associée.

Cette problématique concerne d'abord les trajets domicile-travail. Ainsi, si l'on peut réduire la participation des salariés aux encombrements des matins et des soirées, ils seront les premiers gagnants. Mais si ces pics d'encombrements s'atténuent, même les usagers faisant d'autres déplacements en profiteront, comme les collectivités locales en charge de payer les réalisations de circulation routière, de transports en commun ou en mode doux.

Les mises en application de PDE dans les grands établissements du sud-est toulousain, comme le CNES ou ASTRIUM (mais il en sera de même dans d'autres structures), ont déjà montré une intéressante progression de l'usage des transports en commun et des modes doux (plus économes pour les salariés et la collectivité...).



## ❑ A PROPOS DE L'ARTICLE DU 6 JUIN 2009 CONCERNANT LE SICOVAL ET LA PROLONGATION DE LA LIGNE B DU METRO - PAR G. KIHN

La Dépêche du Midi a consacré le 6 juin une pleine page au Sicoval et aux péripéties de la prolongation de la ligne B du métro, avec une demande de soutien auprès des habitants. M'intéressant depuis longtemps, par le biais des associations, aux problèmes de déplacements et plus spécialement à ceux des transports en commun, cette pleine page appelle de ma part plusieurs remarques :

- En 2000, la CCSE a lancé une pétition pour le recul du péage et la création de transports en commun performants, notamment un tram sur Péchabou - Castanet - Ramonville (métro) - Labège. 12025 signatures ont été recueillies en 1 mois. Un record ! Réaction du Sicoval : Rien - mais un vice-président nous a fait savoir que "les pétitions, on s'assoit dessus". Sauf que maintenant le Sicoval demande le soutien des habitants!

- Lors de l'enquête sur le site propre RN113, le Sicoval a refusé le tramway sur Castanet. Pourquoi ? Tout simplement parce que le fait d'agréer ce Tramway conduisait automatiquement à adopter le tram sur Labège. Et Castanet se retrouve ainsi avec de simples bus peu attrayants et sans espoir de tramway pour la suite.

- Le projet de tramway proposé par Tisséo avec le raccordement depuis le pont des Demoiselles à Labège est tout à fait pertinent et cohérent. Il dessert un grand nombre d'habitants sur son trajet. Si le Sicoval ne veut pas de tramway, il n'aura rien.

- Pourquoi le métro et pas un tramway? Pour des raisons inexplicables, donc politiciennes, car un tramway avec une capacité pouvant aller jusqu'à 100 000 voyageurs/jour est largement suffisant pour Labège. D'autre part, de Buchens à Labège il n'y a pas d'agglomération et ceci est un handicap car la condition primordiale pour la construction d'un transport en commun coûteux est la desserte première des habitants, les zones d'activité sur le parcours devant être accrochées ensuite. Le tramway permet aussi le remodelage des villes et des quartiers et ceci est important pour les habitants, très sensibles à l'aspect environnemental sur leur lieu de vie.

- Le métro VAL coûte très cher : son coût est de 3 à 5 fois supérieur à celui d'un tramway et son entretien est supérieur de 25% à celui des nouveaux tramways prévus par la ville de Bordeaux. Ceci est très important dans le contexte actuel difficile, avec l'endettement de Tisséo qui dépasse 1,2 Milliard € ! Et en plus, le VAL ne trouve plus preneur dans le monde et en Europe.

- Le Collectif pour le PDU, dont nous faisons partie, a, dans un communiqué récent, suggéré fortement l'utilisation de la ligne ferroviaire Matabiau-Labège par un tram-train avec l'aménagement de stations à l'intérieur de l'Innopolis. Cela ne coûterait pas cher et mettrait le centre ville à 10 minutes de Labège .

- Dernière remarque : Lors de la construction de la ligne B, les associations avaient demandé que le tunnelier en activité poursuive le creusement du tunnel après Buchens sous le canal et l'autoroute, mais sans l'équiper. Cela n'aurait pas coûté très cher. Le Sicoval n'a pas retenu cette suggestion qui aurait obligé, par la suite, la poursuite de la prolongation de la ligne B.

Un peu de bon sens et de prise en compte de la réalité devrait inciter le Sicoval à se rapprocher de Tisséo et demander la construction immédiate de ce tram. Tout le monde serait satisfait. Faute de quoi.....

-❖-

## ❑ POUR LA DEFENSE DES BOULEVARDS URBAINS DE CASTANET ET ST-ORENS

La CCSE a toujours défendu le B-U de Castanet dans le but de faire « sauter le bouchon Castanet de la RD813 » et cela pour plusieurs raisons. Dans un premier temps il ne faut pas mettre en opposition RD916 et B-U de Castanet comme on aurait trop tendance à le faire, ils ont tous les deux leurs « spécificités » bien particulières et complémentaires qu'il faut intégrer dans une réflexion globale.

Sans vouloir exposer les séries de chiffres ou des listes à la Prévert, il faut savoir qu'il avait été prévu dans l'agglomération une augmentation du trafic de 60% entre 1996 et 2015. Or, l'enquête ménage de 2005 mettait en évidence la réalité des chiffres qui était encore plus importante et alarmante que prévue puisque on dénombrait plus de 3,6 millions de déplacements, cela veut dire qu'en 9 ans, il y avait chaque jour 730 000 déplacements de plus qu'en 1996. On a eu jusqu'en 2009, selon les statistiques, un trafic en augmentation de 3% minimum chaque année, nous en arrivons donc à peu près, à 820 000 déplacements jour sur une fourchette basse. Arrêtons là les calculs et attendons l'étude que doit lancer le conseil général pour avoir des chiffres officiels et réactualisés. Ces chiffres sont quand même importants car ils permettent de mieux appréhender la problématique de notre agglomération.

Pendant ce temps-là que se passe-t-il sur Castanet dans ces conditions ? La réponse est simple, on passe partout où l'on peut, que ce soit dans Auzeville, Ramonville, Castanet, Péchabou... Castanet avec son axe unique, la RD813, devient donc le goulot d'étranglement, et Salette & Manset se transforme en un axe de contournement involontaire. Il n'est plus besoin à partir de cela de démontrer l'importance du B-U qui est prévu pour être multimodal (tram, modes doux et véhicules à 50 Km/h).

Le RD916 permettrait de canaliser un premier flux de circulation sur la déviation de St Orens pour ceux qui en ont besoin, et servirait aussi à l'axe Toulouse Revel en le rendant plus fluide, car ne passant plus dans St-Orens. Un deuxième flux pour toute la zone à urbaniser de Lamasquère jusqu'au Décathlon. Un troisième flux pour arriver sur Escalquens / La Cousquille, et, bien sûr, un accès à l'échangeur du Rachai, si ce dernier pouvait

voir le jour, et désengorger ainsi le Palays aux heures de pointes. Un élément tout aussi important du RD916 est le point multimodal qu'il pourrait desservir pour une grande partie du Sud-Est toulousain au niveau du nœud multimodal de la Cadène. Il accepterait grâce à son dimensionnement et son architecture comportant un court passage sous-terrain, les échanges de circulation sur les différentes voies, notamment le B-U de Castanet, en limitant ainsi les bouchons aux différents points névralgiques, voir le bouchon entre « Carrefour » et le Rachai aux heures de pointes. Enfin, un accès aisé à la gare de Labège qui pourrait ainsi donner naissance aux échanges Tram/Train avec la gare Matabiau pour ceux qui veulent se rendre à Toulouse.

Le B-U de Castanet aurait, lui, comme rôle de faire transiter plusieurs vecteurs de transports comme il a été démontré précédemment et cela, aussi, dans la continuité du RD916 depuis le Rachai. Il permettrait le contournement de Castanet pour les flux de circulation qui ont besoin de transiter sur la RD813 sans pénétrer dans Castanet, que ce soit au niveau des hors-gabarits, camions, V-L, l'accès à la zone industrielle de Vic ..., le meilleur exemple de tout cela est bien le B-U de Ramonville qui a prouvé son efficacité. De plus, si un parking de délestage est bien positionné au niveau du croisement B-U et RD813, on pourrait laisser son véhicule et récupérer le tram. Pour mémoire l'utilité de ce B-U n'est plus à démontrer car, s'il a été voté à l'unanimité par le C-M de Castanet en 2001, ce B-U prouverait aujourd'hui son rôle avéré à cause d'une urbanisation galopante de Castanet qui se retrouve sans véritable moyen de transport et de circulation adéquats pour accueillir ces nouveaux Castanéens, en particulier, sur l'axe du B-U où l'on veut construire un éco-quartier. Même si c'est un projet louable comment faire pour le desservir si le B-U est condamné. Avec un B-U plus de hors-gabarits dans la voie de Bus, donc possibilité de faire enfin passer un tram. Castanet devient plus fluide et on rend le cœur de la ville à ses habitants pour de meilleures conditions de vie et environnementales, tout cela aussi au profit de l'économie locale, artisans et commerçants, avec bien moins de difficultés pour se rendre chez eux et surtout en toute tranquillité.

Ne nous y trompons pas, même si la prolongation du RD916 est prévue après La Masquère cela ne se réalisera sûrement pas avant une dizaine d'année puisque rien n'est acté au niveau des communes traversées. Sans B-U les Castanéens sont pris aux pièges de la circulation comme tout le sud-Est Toulousain !!! Un Castanéen membre de l'association nous disait « Nous aussi nous avons le droit au même cœur de ville que Labège, Ramonville, Auzeville ou Escalquens, enfin dépolluées de tout trafic gênant »

-✧-

## ❑ ARGUMENTAIRE VAL / TRAM

Dans le cadre de la prolongation de la ligne B, la concurrence entre VAL et tram a donné lieu à une guerre des chiffres et de commentaires, d'où certaines confusions.

Pour voir un peu plus clair dans cette forêt vierge de chiffres et d'arguments, nous avons repris l'étude d'évaluation qui avait été menée par la société SETEC dans le cadre du « Prolongement de la ligne B du métro et l'étude de faisabilité » en 2002. Même si les chiffres doivent être revus à la hausse, il n'en demeure pas moins que les rapports entre les 2 modes restent probablement semblables. La société SETEC fait référence dans ce type d'étude, puisqu'elle a aussi à son actif de nombreuses autres études comme par exemple le « Tramway de l'Agglomération Orléanaise », URL [http://www.setec.fr/FO/FR/030-projets/20-10\\_index.php?IdD=2&IdSD=5](http://www.setec.fr/FO/FR/030-projets/20-10_index.php?IdD=2&IdSD=5).

Dans ce qui suit, nous allons faire un comparatif entre la solution VAL la moins chère, c'est-à-dire la « Solution VAL viaduc », et la solution tramway, qui est unique. Nous n'entrerons pas ici dans les détails techniques, nombres de passagers transportés, nombre de stations...

Désignation des entités	VAL Coût Total	Tram Coût Total	Surplus VAL Coût Total	Rapport Val/Tram
Acquisition	1 470 000	1 410 000	60 000	1,042
Déplacements des réseaux	3 430 000	2 820 000	610 000	1,216
Génie Civil	68 320 000	27 422 800	40 897 200	2,491
Système transport	137 740 000	32 537 000	105 203 000	4,233
Opération d'accompagnement	10 300 000	4 380 000	5 920 000	2,351
Maîtrise d'œuvre	18 400 000	3 428 490	14 971 510	5,366
Prestation	4 000 000	550 000	3 450 000	7,272
Provision 10%	24 366 000	7 254 829	17 111 171	3,358
<b>Totaux</b>	<b>268 026 000</b>	<b>79 803 119</b>	<b>188 222 881</b>	<b>3,358</b>

A la lecture de ce tableau, nous nous rendons compte que le rapport entre le VAL et le tram est bien supérieur à 3. Nous pouvons maintenant estimer (avec les données corrigées), que le coût du VAL est 4 fois plus cher que le tram. Il faut savoir que le coût du tunnelier pour le VAL à lui seul est de l'ordre de 7.500.000 €, ce qui équivaut au 36ème du prix total du VAL. On peut donc regretter que la traversée du Palays ne se soit pas

faite lorsque le tunnelier était disponible, comme le demandait à l'époque la CCSE. Nous nous rendons compte qu'avec 1 km de VAL nous pouvons faire environ 3,5 km de tram.

Pour finir, la différence de temps sur le même parcours Ramonville-Labège est de l'ordre de 5 minutes, en faveur, bien évidemment, du VAL. Quant au problème de la rupture de charge, si celle-ci est bien gérée elle n'est pas dissuasive : il suffit, pour s'en convaincre, de regarder le nombre de voyageurs qui descendent du VAL pour emprunter le 62 ou le 81. Dans tous les cas, à un moment donné, il faut quand même sortir du VAL.

-❖-



-❖-

Si vous souhaitez soutenir notre action, vous pouvez adhérer ou faire adhérer à la CCSE en retournant le bulletin d'adhésion ci-dessous à :

**Coordination Circulation Sud-Est**

Maison des Associations, Rue J-M Arnaud.  
BP 77, 31322 CASTANET-TOLOSAN Cedex

Les informations recueillies sont nécessaires pour la gestion de l'association. Elles sont destinées au secrétariat de l'association et ne peuvent en aucun cas être cédées à des tiers. En application des articles 39 et suivants de la loi du 6 janvier 1978 modifiée, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Si vous souhaitez exercer ce droit et obtenir communication des informations vous concernant, veuillez vous adresser par écrit à Monsieur le Président de la CCSE.

✂-----

**Bulletin d'adhésion :**

**NOM :** \_\_\_\_\_ **Prénom :** \_\_\_\_\_

**Adresse :** \_\_\_\_\_

**Code postal :** \_\_\_\_\_ **Commune :** \_\_\_\_\_

**☎ :** \_\_\_\_\_ **Adresse électronique :** \_\_\_\_\_

Déclare adhérer à la CCSE, je joins un chèque de 10€ à l'ordre de la CCSE.

A : \_\_\_\_\_, le : \_\_\_\_\_

Signature :