

**Collectif d'associations pour la participation au PDU de l'agglomération toulousaine****Bulletin du Collectif no 35 / Compte rendu de la réunion du 11 Juillet 2000****Prochaine réunion du collectif le mardi 12 Septembre au Casal Catala à 20h30**

**Prochaines réunions publiques du Comité Syndical du SMTC (lieu Capitole, salle du Conseil municipal) :**

- **lundi 18 septembre à 14h30**
- **lundi 23 octobre à 14h30**
- **lundi 27 novembre à 14h30**
- **lundi 18 décembre à 14h30**

**Sommaire :**

- CR des différentes réunions publiques du SMTC des 22 mai, 26 juin et 10 juillet § 1 et 2
- Analyse de la dernière proposition du projet PDU du 10 juillet : § 2.2 Toulouse aura droit à deux enquêtes PDU en un an ! Le deuxième PDU ne pèse qu'à hauteur de 2,7 milliards pour les TCs, si on retire les 8,7 milliards pour le VAL déjà engagé par la première enquête publique ; gain de 4 points de la part modale des TC grâce au nouveau PDU ? oui à Toulouse centre grâce au VAL, mais zéro et sans doute beaucoup moins pour la périphérie. Bref deux PDU géographiques. Que faire en attendant cette enquête publique PDU ?
- CR de la dernière réunion du collectif du 11 juillet : § 3 G. Kihn est en colère ... et nous le comprenons.
- Notre PDU passera peut être à la moulinette de la modélisation AUAT, pour une évaluation des déplacements induits par notre scénario : § 4.
- § 5 Coûts externes des transports européens : 10% du PIB européen ! ; Le conseil général et sa politique en matière de maîtrise des déplacements en voiture ! Une nouvelle aérogare à Blagnac ? non un nouveau parking !  
(MF : Millions de Francs ; MdF Milliards de Francs ; TC(s) : transport(s) en Commun ; VP : Voiture Particulière ; TCSP : Transport Collectif en Site Propre ; CPER : Contrat de Plan Etat-Région)

**1) Rappel de quelques décisions prises lors des précédentes réunions SMTC du 22 mai et du 26 juin**

- ◆ Prolongement ligne A - Fournitures de 14 rames de VAL 208 pour un montant de 240 MF (HT) ; soit 17 MF la rame réception du 1<sup>er</sup> élément : 31 octobre 2001 ; réception du 14<sup>ème</sup> élément : 30 juin 2002. Ces rames comporteront des innovations demandées et approuvées par les associations de handicapés (disposition des sièges latérale afin de faciliter la circulation des fauteuils roulants ; afficheurs dynamiques pour les malentendants). Ces dispositions seront adoptées pour le complément ligne A et ligne B à venir.
- ◆ Ligne SNCF Toulouse - Portet - Muret : création d'un titre unique SNCF - SEMVAT.

TITRES	TARIFS					
	Muret - Toulouse			Portet - Toulouse		
	Tarif SNCF	Tarif SMTC	Total	Tarif SNCF	Tarif SMTC	Total
1 déplacement	23	8	<b>31 F</b>	15	8	<b>23 F</b>
10 déplacements	180	64	<b>244 F</b>	120	64	<b>184 F</b>
Abonnement hebdomadaire	64	75	<b>139 F</b>	43	75	<b>118 F</b>
Abonnement mensuel	230	265	<b>495 F</b>	153	265	<b>418 F</b>

Le ticket 10 déplacements intègre une réduction SNCF de 25% ; mise en place dernier trimestre 2000

**◆ Application du contrat de plan Etat-Région pour le réseau urbain ferroviaire**

- **Ligne C / Arènes Colomiers** – mise en service de la desserte cadencée (passage de 17 à 37 A R par jour) septembre 2002. Une première tranche de travaux est prévue pour septembre 2000.

Le coût total est de 251 MF dont 211 MF au titre du XII<sup>ème</sup> contrat de plan Etat-Région et 40 MF hors contrat de plan (travaux liés aux trois haltes supplémentaires financés par le SMTC ; subvention d'état attendue). Ventilation des 211 MF : Etat 67,2 MF ; RFF 5 MF ; SNCF 2 MF ; Région 42,8 MF ; SMTC 93,9 MF.

- **Ligne D / Toulouse – Muret** : desserte cadencée.

Automatisation du système d'espacement des trains entre Portet et Muret, création d'une voie double entre Portet et Pinsaguel, aménagement du terminus Muret.

Le coût total est de 107,5 MF dont :

- . 97 MF au titre du CPER : dont Etat 30 MF ; Région 29,1 MF ; SMTC 29,1 MF ; RFF 8,8 MF
- . 6 MF hors CPER (matériel roulant)
- (. 4,5 MF CPER : gares de Muret, Portet et St Agne)

- **Aménagements divers de gares** : Muret, Portet, Ste Agne, Escalquens, Labège Village ; Labège Innopole, Montaudran.

Le coût total est de 7,6 MF dont Etat 2,3 MF ; SMTC 1,5 MF ; SNCF 3,8 MF

- **Etudes diverses** pour un montant total de 68 MF

Etat 19,5 MF, Région 21,8 MF ; SMTC 1 MF ; RFF 20 MF ; SNCF : 4,6 MF ; autres 1,3 MF

Coût total Contrat de plan : 383,6 MF dont part SMTC : 125,5 MF

### ◆ Divers

Au détour d'un marché de supervision de parkings, l'on apprend que le SMTC gère 6500 places de stationnements réparties dans 13 parkings (dont 9 pour l'ensemble de la ligne A) ; parkings ligne B non compris encore.

## **2) Réunion du comité syndical du SMTC du 10 juillet**

Etaient présents à cette réunion (publique ; 14h30 au Capitole) : L. Buys, J.J. Fournié et Luc Thirriot.

### **2.1) Compte-rendu de la réunion**

◆ Cette réunion avait pour but l'**approbation du dossier PDU** (en gros ce fameux scénario 2 qui vous a été présenté) par le Comité Syndical du SMTC. Ce dossier a été transmis au préfet pour arrêter ce projet, projet arrêté depuis en date du 21 juillet. C'est maintenant le préfet qui assure la phase de consultation des conseils municipaux concernés par le projet, du département et de la Région. En fait, ce qui n'est pas dit c'est que c'est la ministre de l'aménagement du territoire qui a dessaisi à partir du 1<sup>er</sup> Juillet 2000 les autorités organisatrices des PDU (entre autres, le SMTC toulousain), n'ayant pas rempli leur travail dans les délais voulus et d'ailleurs reportés à plusieurs reprises.

Depuis, vous avez du recevoir en tant qu'association ayant participé aux travaux sur le PDU, le document intitulé : " PDU de l'agglomération toulousaine / projet présenté au comité syndical du SMTC du 10 juillet 2000. ; projet PDU arrêtée par arrêté préfectoral en date du 21 juin 2000 ". Vous avez aussi sans doute reçu, accompagnée à ce dossier, une copie de la délibération du 10 juillet.

◆ **A été présenté un éventail des investissements ferroviaires** en complément de ce qui a été affiché à la réunion SMTC du 26 juin (et qui ne figure pas dans le dossier cité plus haut) ; coût total des investissements (2008 ; le CPER couvre la période 2000-2006) : **1070 MF** dont

. **ligne C** : 244,5 MF ; dont 211 MF CPER ; 33,5 MF hors CPER (haltes supplémentaires). Ce chiffre n'est pas identique à celui présenté au § 1 : 40 MF (pourquoi ? est-ce le matériel roulant qui fait la différence ?)

. **ligne D Toulouse - Muret** : 107,5 MF ; dont 97 CPER ; 4,5 CPER gares Muret, Portet et Ste Agne ; 6 MF hors CPER matériel roulant

. **ligne Toulouse - Escalquens** : 90 MF dont 3 MF CPER gares Escalquens, Labège village, Labège Innopole, Montaudran ; 33 MF hors CPER terminus Escalquens ; 15 MF hors CPER compléments ( ? ) ; 39 MF hors CPER matériel roulant

. **Dessertes cadencées SNCF** : 630,5 MF dont 116,5 MF CPER infrastructures ; 37,5 MF CPER gares ; 477,5 hors CPER pour le matériel roulant. Lignes concernées : Toulouse vers Saverdun, L'Isle Jourdain, Grisolles (St Jory), Gaillac (Montrabé), Villefranche, Bousens.

*L'implication du SMTC dans ces projets se limite à ceux qui sont détaillés au § 1 : réseau urbain ferroviaire.*

### **2.2) Analyse du projet définitif**

◆ A remarquer que la ligne B du métro rentre dans la présentation de ce projet de PDU qui devra être soumis à enquête publique dans le deuxième semestre 2000, ..... alors que cette deuxième ligne a déjà subi une enquête isolée en début d'année ? tour de passe-passe que vous connaissez, qui a permis de faire avaler le projet VAL avant l'adoption du PDU, et qui devrait crever les yeux du préfet (après avoir crevé ceux des commissaires enquêteurs). Si non nous lui écrivons pour les lui ouvrir (je vous enverrai une copie de cette lettre ultérieurement).

- Dit autrement, cette ligne B recevra l'avis de deux enquêtes publiques en un an ! Dit encore autrement, ne restent au titre de cette deuxième enquête publique celle pour le PDU, que .... le reste du projet à savoir les quelques lignes de TCSP proposées vers les terminaux de métro, le bus guidé Blagnac-Arènes, et l'optimisation de l'étoile ferroviaire, qui de toute façon est du ressort en grande partie du XIIème contrat de plan Etat-Région (infrastructures et financement) et est collé au PDU pour monter, que si la ligne B (total investissements VAL ; voir page 63) coûte de façon exorbitante 8,780 milliards sur **les 12,57 milliards prévus pour l'ensemble des TC** (10,9 milliards à l'horizon 2008 ; 12,57 à l'horizon 2015 ....), **4 milliards** (2,8 milliards seulement à l'horizon 2008) **sont aussi alloués à ces projets complémentaires de TC**. Ça fait plus présentable : **mais le dossier PDU à approuver en décembre 2000, se limite bien à ces 4 milliards (plus 560 MF pour le vélo) pour 2015 et 2,7 milliards (plus 330 MF pour le vélo) pour 2008; point c'est tout**. Voilà bien le PDU sur lequel les citoyens de l'agglomération toulousaine auront à discuter.

◆ Restent aussi quelques 4 milliards 850 millions pour la voirie ! C'est moins que prévu initialement (entre autres le projet de bouclage de l'Arc en Ciel vers Ramonville est provisoirement abandonné) Mais c'est sans compter sur les investissements par le conseil général de Haute Garonne, organisme qui travaille de toute façon de son côté hors PDU et souvent contre le PDU (prise en charge de la moitié des abonnements ASF à tous les péages autoroutiers de Haute Garonne par exemple .... )

◆ Est mis également en valeur, suite à la simulation de trafic sur ce projet de PDU, un gain de 4% de la part modale des TCs et une diminution de celle de la voiture particulière de 4,4% entre 2000 et 2008. Nous contestons cette façon de présenter les choses en pourcentage, présentation qui est de nature à cacher une augmentation en valeur absolue du nombre de véhicules alors que l'inverse est demandé par la loi. C'est ce qu'exprime D. Voynet dans un article dans la Vie du Rail du 5 juillet 2000 : " PDU ou Plan de Dupes ? Voynet pose la question " : .... *Les objectifs ne sont pas assez chiffrés ! tant sur les politiques d'encouragement à l'utilisation du vélo ou la marche à pied, que sur la réduction de la part de la voiture. Et quand ils le sont, c'est en part modale et non en valeur absolue ; critique t'elle*. Plus loin : *les déplacements automobiles continuent à augmenter ..... beaucoup de PDU se focalisent sur la seule reconquête de l'hypercentre ..... Nous n'avons rien à rajouter !*

◆ Ainsi très adroitement, le dossier PDU ne présente t'il l'évolution en valeur absolue du nombre de déplacements en VP, que dans la zone ville-centre ; regardez tableau page 71 (bien entendu la part de la PV dans la zone d'influence du VAL diminue, sinon ce serait vraiment à désespérer !). C'est une plaisanterie, car ainsi on cache l'augmentation importante du nombre de VP ailleurs que dans l'hyper-centre, c'est à dire partout sauf à Toulouse centre !!!

◆ Autre façon de présenter des chiffres alléchants : page 73 et 74 ; les déplacements de 2008 sont comparés aux chiffres à ceux de ..... 96 et non par rapport à la date du début du PDU ! Nous ferons remarquer tout ceci à Mr le Préfet avec copie à D. Voynet. Mais vous pouvez d'ores et déjà écrire aussi. Plus il y aura de lettres, .....

### 2.3) Que faire ?

En plus d'écrire comme on l'a vu plus haut, au SMTC, au préfet et à la ministre D. Voynet, se préparer à la critique du dossier public pour le PDU qui sera présenté à enquête en décembre 2000. Nous nous retrouverons donc à la rentrée pour en discuter. **D'ici à 2008 rien n'est fait pratiquement pour les TCs en agglomération.**

Nous demanderons donc des objectifs chiffrés par secteur de l'agglomération et non pas simplement pour le seul hypercentre de Toulouse. Et là les chiffres de l'évolution des déplacements par la VP ne peuvent être qu'en hausse, donc contraire à la loi sur l'air. Ceci aussi il faut le demander au préfet après l'avoir demandé au cours des réunions géographiques au SMTC.

### 2.4) Débat sur le PDU

La présentation du PDU pour approbation a donné lieu à des interventions des élus du SITPRT qui représentent en gros au sein du SMTC, l'agglomération moins Toulouse. Plancade a eu une belle envolée : *l'écart demeure avec Toulouse et la périphérie, même si on apporte des améliorations ; la pollution sera pour la périphérie* Escoula maire de Plaisance : *le PDU ignore les 150 000 habitants dans l'ouest toulousain ; il faudrait remettre à plus tard certaines décisions.* Moudenc est très content de ce PDU. Lavigne adjoint au maire de Labège et président du SICOVAL : *PDU améliorable ; faiblesse des dessertes transversales ; refus de prendre en compte la spécificité du sud-est ( ?).* En fait son accord était conditionné à une ouverture permettant de faire étudier des alternatives en matière de desserte en périphérie ; ceci vise en particulier une demande d'élus du sud-est pour une extension du métro vers Labège. Lavigne a alors négocié en petit comité avec Moudenc un texte qui laisse cette porte ouverte (ceux qui ont reçu le dossier peuvent lire ce passage dans la déclaration finale de la délibération pour approbation du dossier " projet de PDU ").

Le débat s'est terminé par un vote de 12 voix pour, 6 abstentions (élus du conseil général).

### 3) Réunion du collectif du mardi 11 juillet

Etaient présents : Lucien Buys (Amis de la Terre), Jean Jacques Fournié (FNAUT & UCQ) ; Gérard Kihn (Coordination Sud-est)

Bon ; ce n'était pas la foule, vacances obligent.

G. Kihn de la coordination sud-est, nous a rendu compte de l'état des négociations sur le recul du péage A61 du Palays au delà de Montgiscard. La coordination et les élus du sud-est ont été reçus le 18 mai dernier par Gayssot (en présence de Izard) ; la coordination avait préparé un dossier juridique solide prouvant que le recul du péage n'offrait pas de contrainte juridique insurmontable. Le ministre Gayssot ne veut cependant pas prendre le risque de mettre le conseil d'état dans le coup. Il y a donc refus de reculer le péage.

Conséquence : investissement routier du conseil général sur une mise à 2x2 voies de la départementale D916 parallèle à l'A61 entre le Palays et Labège (et plus tard vers Baziège). Trafic à ce jour vers Labège Innopole : 39 000 véhicules jour ; A61 : 22 000 ! donc moins. On va donc avoir deux autoroutes en parallèle avec congestion garantie de ce trafic à l'entrée de Toulouse.

Cette opération est favorisée par la DDE en accord avec les ASF qui bien entendu perdraient de l'argent dans l'opération de recul du péage.

Les élus du sud-est auraient gagné une promesse, de voir mettre à l'étude du PDU le prolongement du métro de Ramonville vers Labège. Coût ? ? (voir plus haut CR de la réunion SMTC du 10 juillet)û Problème des transversales également posé.

RN113 : coût du site propre Ramonville Castanet : 25 MF + 3 MF d'études (avec participation de 3 communes : Ramonville, Auzeville et Castanet).

G. Kihn fait remarquer que la contribution de Auzeville pour le métro va passer de 150 KF à 450 KF / an d'ici à 2006. Par ailleurs les entreprises de travaux publics ont augmenté leur prix de 30% en un an. Voilà qui augure bien des travaux du métro !!!

### 4) Modélisation des plans de déplacements

Comme nous vous l'avions mentionné, nous avons eu droit le 28 juin dernier, à une présentation de la modélisation des scénarios PDU par des techniciens de l'AUAT et du CETE (Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement ; organisme technique de la DDE). Très intéressant et très démystificateur.

Nous avons fait à la fin de cette réunion deux demandes :

- Evaluation des résultats du passage en modélisation du scénario PDU choisi, non pas seulement globalement comme ceci est présenté dans le dossier PDU ( ceci permet d'afficher un gain de la part modale des TCs par rapport aux autres modes motorisés de 4 points, ..... alors que la plupart des secteurs périphériques sont oubliés). Demande reçue de la part de l'AUAT et du CETE mais à renouveler auprès du SMTC. **Chaque association de secteur géographique autre que Toulouse (et même Toulouse) devrait aussi le demander par lettre ; ceci aura encore plus de poids.**

- Modélisation des déplacements appliquée à notre PDU associatif. Demande acceptée par lettre du 12 juillet dernier : *" Les services en charge du PDU prendront contact avec les organismes auxquels a été confiée l'étude de modélisation afin d'étudier avec eux les conditions de modélisation de votre scénario. Compte tenu des délais nécessaires à ce type d'étude, les résultats pourraient vous être restitués dans le courant du mois de septembre "* dont acte.

### 5) Divers et en vrac

➔ J'ai sous les yeux le résultat d'une **étude commandée par l'UIC (Union Internationale des Chemins de fer) : La voie de la mobilité durable ; réduire les coûts externes des transports.** Coûts externes pris en compte : les accidents, la pollution atmosphérique, les risques liés au changement climatique, le bruit, la congestion, les effets environnementaux sur les paysages, la nature, les effets de coupure en milieu urbain, ceux liés en amont et aval à la production d'énergie.

**Retenez bien ces chiffres,** ils sont essentiels pour une argumentation dans le cadre d'une politique des transports en Europe et en France donc :

- La charge des coûts externes des transports représente près de 10% du PIB européen.

Prévisions 2010 : cette charge va augmenter très fortement si rien n'est fait pour limiter la tendance ; accroissement de 42% entre 1995 et 2010.

# Buy Now to Create PDF without Trial Watermark!!

- Distorsions majeures sur le marché des transports routiers largement sous-estimées... obstacle majeur au développement des modes les moins polluants. Tarification alourdissant largement les modes de transport payant leur infrastructure (chemins de fer) au détriment de ceux étant largement exonérés de cette charge, la route.

- La route est responsable de 92% des coûts externes hors congestion suivi par les transports aériens (6%, le rail (2%) et la voie d'eau (0,5%).

- Coûts externes européens 95 : 658 milliards de Euro (près de 4000 milliards de francs; 4200 estimés en 2000 !!) dont :

Accidents : 156,6 milliards de Euro (900 MdF) 29,4% ; pollution de l'air : 134,3 d'Euro (700 MdF) 25,4% ; changement climatique 121,8 milliards d'Euro (720 MdF) 23% ; .....(MdF milliards de francs)

- Coût externes **européens** moyens (en Euro) hors congestion par type de transport et par mode :

coût transports voyageurs 95 par millier de voyageurs kilomètres : voiture particulière : 87; autobus ou autocar : 38 ; le rail : 20

. coût transport fret 95 par millier de tonnes kilomètres : aviation : 205; route : 88 ; le rail : 19 (1/5 du coût de la route même en prenant les coûts amont dus à la production d'énergie : l'électricité n'est entièrement nucléaire qu'en France) ; voie d'eau : 17.

Et oui le transport fret par avion est le pire de tous ! De plus le prix du kérosène n'est pas taxé (1,3 F le litre environ !). Il y a là un argument de poids contre la libéralisation tout azimut du trafic aérien que les Amis de la Terre ont avancé dans leur campagne pour le vrai prix du transport aérien.

➔ Article Vie du Rail du 12 juillet ; interview d'un expert (Jean marie Guidez) du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques). J'ai relevé ceci : ..... en France si on exclut de la population considérée (par les TC), les enfants, les personnes âgées, tous ceux qui ne conduisent pas, on atteint 100% des déplacements faits en voiture, un monopole ! ..... Plus loin : Quelques comparaisons édifiantes : à Zurich et Berne malgré un taux de motorisation identique au notre, les suisses prennent trois fois plus les bus que nous. ..... Le centre de Berne possède 4000 places de stationnement. Toulouse 30 000. .... Un Suisse qui se gare mal est verbalisé .... et paye. Il y a plein de données de ce type qui nous apprennent que là encore on est largement à la traîne de l'Europe avancée. Quant à Toulouse, ..... nous sommes une exception vous le savez bien !

➔ Canal 31 d'avril , journal du conseil général ; on y trouve quelques exemples des propositions du programme pluriannuel d'investissement routier : " nouveau pont sur la Garonne pour compléter ceux de Gagnac et de Ondes ; opérations de voirie départementale pour accompagner les investissements de l'Etat visant à améliorer les conditions de circulation du Palays en particulier la RD 916 dont nous avons parlé plus haut ; .....; comme on le voit le conseil général travaille à toujours " moins " de voitures dans l'agglomération ! Le plus cocasse c'est que ce sont les même élus qui votent ces dispositions au conseil général et qui "travaillent" au PDU dans le cadre du SMTC et de son comité de pilotage. Pilotage à vue comme pour l'aviation.

➔ Vous l'avez vu ? impressionnant le nouveau parking silo de Blagnac. Il apparaît même plus imposant que l'aérogare. Ce blockhaus est un symbole de la vitalité .... de la voiture à Toulouse et d'une politique " cohérente " de TC dans un pôle d'activités comme Blagnac. Vive Blagnac, vive la CCI et vive Toulouse, p..... con !

**Rappel : Prochaines réunions publiques du Comité Syndical du SMTC (lieu Capitole, salle du Conseil municipal) :**

- **lundi 18 septembre à 14h30**
- **lundi 23 octobre à 14h30**
- **lundi 27 novembre à 14h30**
- **lundi 18 décembre à 14h30**

(Nous discuterons de ce que nous ferons dans la perspective de la concertation avec les associations, tel que prévu par le SMTC pour son projet de PDU et ce que nous pouvons faire dans le cadre de l'enquête publique du PDU d'ici à décembre 2000 ; journée sans voitures de septembre)

Coordination : Lucien Buys ; 4, rue Eugène Castell 31170 Tournefeuille (05 61 86 26 18)  
e-mail [buys@wanadoo.fr](mailto:buys@wanadoo.fr)

**Prochaine réunion le mardi 12 Septembre 2000 à 20 heures 30**

**Casal Catala 7 rue des Novars 31000 Toulouse (Quartier St Cyprien)**

*(Nos réunions sont programmées tous les deuxièmes mardi du mois)*

**Contacts tel. : L. Buys 61 86 26 18; J.C. Valadier 61 26 14 22; L. Buquet 05 62 26 13 22**

Created by eDocPrinter PDF Pro!!