

Collectif d'associations pour la participation au PDU de l'agglomération toulousaine**Bulletin du Collectif no 36 / Compte rendu de la réunion du 12 septembre 2000****Prochaine réunion du collectif le mardi 10 octobre 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 :

- Analyse du " projet de PDU arrêté par arrêté préfectoral du 21 juillet " : § 1.3 Arguments à exploiter pour avis auprès du SMTC avant le 28 octobre prochain Toutes les associations sont encouragées à faire parvenir leur point de vue. La ligne B toujours pas décrétée d'utilité publique.
- Projet de Charte piétons pour le PDU § 1.4
- PDU et la Région § 2.2
- Point finances : § 2.3

1) Réunion du collectif du mardi 11 juillet

Etaient présents : Lucien Buys (Amis de la Terre), Jean Jacques Fournié (FNAUT & UCQ) ; Jean-Charles Valadier (Comité Somport) ; Christine Fasquelle et Joël Crémoux (Habitants de Blagnac et AT) ; Luc Novalès (ALEGRO ; Frouzins) ; Pierre Virlogeux (Assoc. vélo) ; Alain Damiens (UCQ ; quartier St Cyprien) ; Dominique Liot (ALEGRO) ; Jacqueline Rivière (RN20)

1.1) Point RN20 avec Jacqueline Rivière

Il semble que l'on s'oriente vers une mise à 2x2 voies entre grosso-modo Pinsaguelle et Auterive. Les deux ronds-points successifs (100 mètres de distance !) de Pins-Justaret, devraient laisser la place à un aménagement avec passage dessus-dessous (trafic de la vallée de la Lèze). Ailleurs, la 2x2 voies sera toujours aménagée avec giratoires.

1.2) Projet de PDU et avis élus, usagers.

Théoriquement, chaque association ayant participé aux travaux sur le PDU a du recevoir à la date du 26 juillet, le dossier : " Projet de PDU présenté au Conseil Syndical du SMTC du 10 juillet 2000 ".

La lettre d'accompagnement mentionne :

- *une phase de consultation pour avis des conseils municipaux concernés (ceux du PTU donc), du département et de la Région est désormais menée par le préfet, les collectivités concernées disposant d'un délai de trois mois pour faire parvenir leurs avis au représentant de l'état*

Et oui, le SMTC ayant été un mauvais élève (la grande ville la plus en retard pour le PDU), c'est l'Etat et son représentant le préfet qui est chargé depuis le 1^{er} Juillet de mener la suite du dossier jusqu'à l'enquête publique.

- ... les éventuelles remarques sur ce projet sont à communiquer par écrit aux services du SMTC en charge de l'élaboration du PDU, dans des délais compatibles avec la phase de consultation menée par le préfet
renseignement pris auprès du SMTC, le délai de trois mois comme ci-dessus mentionné, s'applique également à nous, associations.

Vous êtes donc instamment invités à donner votre avis sur ce projet avant le 28 octobre donc.

1.3) Nos avis sur le projet PDU

Nous avons débattu en réunion du contenu du projet. Nous vous présentons les principaux points que nous avons analysés, à partir desquels vous pouvez bâtir vos avis.

- beaucoup de textes déjà lus et relus dans des documents divers et concernant le diagnostic de l'existant. Le projet réel commence en page 51 (sur 120 pages au total). Si les couleurs viennent agrémenter la lecture de la dernière version de ce document, rien de fondamentalement nouveau par rapport à la version présente (nous avons déjà donné notre avis au SMTC sur cette version). Voir notre bulletin précédent n° 35 du 23 juillet (§ 2.2). Voir aussi dossier synthétique " Programme PDU de l'agglomération toulousaine " du collectif daté du 24/05 (nous vous le joignons de nouveau à ce bulletin).

- les critiques de fonds sur le PDU ont déjà été largement apportées lors de l'analyse que nous avons faite du dossier d'enquête publique sur la ligne B. On peut y reprendre tous les arguments faisant référence au PDU. Voir bulletin n°29 du 22 février par exemple, et ceux concernant les avis des commissaires enquêteurs sur la ligne B (voir bulletin n° 33) ; entre autre avis, celui-ci relevé dans le rapport nous apparaît important :

" La commission d'enquête regrette que l'enquête préalable à la DUP intervienne avant que le PDU soit bouclé et approuvé. "

En préambule aux commentaires :

Il faut être convaincu que la façon de présenter l'évolution des déplacements en nombre de déplacements est néfaste à une bonne compréhension de l'évolution du trafic PDU. Comment comparer un déplacement en centre ville et un déplacement entre une commune de la périphérie et le centre ville, ou entre deux secteurs de la périphérie. Plus que le

nombre de déplacements, ce sont les kilomètres parcourus et la consommation de carburant et la pollution associée qui est significative.

a) Nous avons relevé quelques différences par rapport à la version précédente du projet, en ce qui concerne la présentation des résultats globaux sur les déplacements, résultats issus de la modélisation appliquée au fameux scénario 2 retenu par le SMTC. Voir pages 69 à 74 :

b) ces résultats montrent un gain de 4 points de la part modale des TC entre 2000 (estimation extrapolée à partir de l'enquête ménage de 96) et 2008. Cette présentation est une falsification : l'effet métro profite à Toulouse seule, le reste de l'agglomération verra la part modale des voitures particulières augmenter dans des proportions que nous aimerions connaître si l'étude était appliquée, comme nous le demandons, secteur par secteur. Cette demande est d'autant plus réaliste que les citoyens des communes de l'agglo, qui payent pour le métro de Toulouse, sont en droit de se demander quel sera le gain réel que leur apporte ce projet de PDU pour leurs déplacements en périphérie.

(Notre demande se voit en quelque sorte justifiée par le nombre croissant d'élus de la périphérie estimant être floués par ce PDU. Certaines communes iront-elles jusqu'à voter contre ? Certains échos nous semblent répondre à notre interrogation.)

c) le tableau de la page 71, a été adroitement présenté : en matière de voitures particulières, ne figurent que les chiffres de trafic correspondant à Toulouse ville-centre (entre 2000 et 2008) ; rien concernant la périphérie. Il est contradictoire avec les chiffres commentés en (j)

d) page 69 : " Entre 2000 et 2008, le rythme de croissance des déplacements en voiture ralentit ". Là encore résultat global, car ce n'est certainement pas vrai pour la banlieue : rien n'est fait du point de vue transport collectif de périphérie à périphérie ; les rabattements, s'ils rentabilisent au maximum le métro toulousain, ne feront qu'accentuer le trafic automobile vers les terminaux : ne nous laissons pas abuser par le projet de TCs en site prioritaire, noyés au milieu du trafic automobile qui congestionne déjà ces " pénétrantes "

e) le tableau de la page 71, a été adroitement présenté : en matière de voitures particulières ne figurent que les chiffres de trafic correspondant à Toulouse ville-centre (entre 2000 et 2008) ; rien concernant la périphérie. Il est contradictoire avec les chiffres sur la consommation et la pollution commentés au § (k)

f) Tableau page 73 et 74 : déplacements en périphérie ;

- " déplacements en voiture particulière - scénario 2 " d'ici à 2008, il est affiché : +21% d'augmentation de déplacements en VP en périphérie pour arriver à un chiffre de 724 000 déplacements / jour ;
- à comparer avec le tableau correspondant pour les TCs en banlieue, page 74 : 43 000 déplacements / jour ! pour une évolution de + 72% ; ce chiffre est une plaisanterie !

Si nous nous limitons aux déplacements [VP + TC] la part modale des TCs reste ainsi de 5 % (ce que nous avons à ce jour !)

Par ailleurs, ces tableaux mettent en comparaison des chiffres entre 1996 et 2008, alors que l'analyse précédente porte sur des gains entre 2000 et 2008 Il faudrait pouvoir comparer ce qui est comparable.

g) 8 milliards + 4 milliards (effort apporté pour l'étoile ferroviaire) = 12 milliards de francs pour en arriver à un petit gain de 4 points pour les TCs ! ! ! ! Le choix du tram pour le PDU aurait pris une autre dimension : effet réseau avec 50 à 60 km de tram en lieu et place des 17 km de la ligne B (Bordeaux avec 6 milliards de francs aura en 2004 un réseau de près de 50 km interconnecté avec le train, périphérique ferroviaire réhabilité)

h) Pendant 8 ans, et en attendant le métro, Toulouse va se trouver confronté à un déluge de voitures. Que fera la municipalité, elle qui ne veut gêner ni les automobilistes, ni les commerçants.

i) La présentation d'une évolution sur la qualité de l'air apporté par le PDU, page 76 et suivantes : " Quantification des émissions de polluants " nous paraît des plus légères : moins de voitures, donc moins de pollution ! Les graphiques sont plus là pour meubler que pour prouver. On voit néanmoins que la périphérie se trouve largement en tête de la pollution due aux déplacements, alors que sa population ne représente que 48% de l'agglo. Voir graphiques 3 et 4 pages 78 et 79.

Pour 2008, hormis la production de COV (Composés Organiques Volatiles) et de particules, tous les autres polluants (CO, NOx, et même SO2) présentent grosso modo la même répartition spatiale entre Toulouse et périphérie : respectivement 36% et 65% !

Par tête d'habitant, les banlieusards seront donc " mieux servis " que les habitants de Toulouse ; en gros deux fois plus de consommation, deux fois plus de pollution que pour les habitants de Toulouse ; voilà un progrès indéniable et voilà pour les élus du PTU une réflexion intéressante, non !

D'ailleurs (page 78), il est même reconnu que " la part relative de la périphérie est en augmentation, sauf pour les COV et les particules ". Cet aveu est à notre avis suffisant pour que l'on puisse affirmer que ce PDU ne sert à rien pour la banlieue.

j) Ainsi (graphique 4) la répartition du pourcentage de croissance de la consommation entre 2000 et 2008 est estimé à :

- . Toulouse centre ville et hors centre : **36 %** ; périphérie : **64 %**
- . pour respectivement **52%** et **49%** de la population.

(on peut voir que les chiffres sont identiques en matière de production de CO2)

Cette comparaison dit à elle seule le fossé qui sépare Toulouse et sa périphérie : augmentation de la consommation, donc du nombre de déplacements en VP, des longueurs de déplacements en VP; augmentation de la pollution. Pendant ce temps, Toulouse voit effectivement la consommation diminuer.

k) Mode marche à pied pratiquement ignoré : pourtant ce mode est fortement lié aux aménagements de la circulation en ville comme en banlieue

l) L'effort sur l'étoile ferroviaire est un plus indiscutable par rapport au précédent projet. Cet effort dû à la Région et au contrat de plan, souffre cependant d'un gros manque : comment réaliser une desserte cadencée efficace sans la mise à deux voies des lignes concernées (Colomiers, Montrabé, Arènes-SteAgne, ...)

1.4) Charte du piéton

Nous vous rappelons que le SMTC avait, lors des réunions par secteur géographique, laissé entendre que le mode " marche à pieds " du PDU nécessitait au préalable une charte des piétons. Nous proposons donc au SMTC une charte dont nous vous envoyons le projet préparé par Barthélémy Alata des Amis de la Terre. Ce projet est calqué sur des chartes déjà existantes, et adaptées à Toulouse. Répondre et critiquer avant la fin septembre. Merci.

Pour ceux qui ont internet, vous pouvez adresser vos remarques directement à Barthélémy : pitou.pitou@freesbee.fr

1.5) Journée sans voitures à Toulouse

Contrairement à la plupart des villes d'Europe, Toulouse se singularise en programmant cette journée sans voitures, non pas un jour de semaine (le 22), mais un Dimanche (couplée à la fête du patrimoine). Il ne faut gêner ni les automobilistes (surtout dans le contexte actuel !) ni les commerçants ! Vieille rengaine poujadiste pro bagnole. De notre côté nous ne ferons rien contrairement à l'an passé : indisponibilité de chacun, et sans doute aussi un peu d'écoeurement. Inutile d'insister sur le caractère peu instructif d'une journée sans voitures, le jour où déjà les rues sont désertées par les voitures ! C'est aussi l'occasion de mettre en évidence que le vélo loisirs est admis et vivable à Toulouse, mais pas le vélo mode de déplacement pour tous les jours. Quelle misérable politique.

L'association Vélo organise néanmoins une action le 22 septembre : rassemblement pique-nique à 20h30 vendredi au port de la Daurade.

2) Divers

2.1) Ligne B

Depuis mai, le rapport des commissaires enquêteurs sur l'enquête publique de février, dort à la préfecture. Le changement de préfet ne devrait pas accélérer la déclaration d'utilité publique. Il sera cependant amusant de voir que pour le même objet : le PDU de l'agglomération toulousaine, deux enquêtes sont en fait en cours ou en concurrence, pour le même projet. Ceci rejoint ce que nous disions au début.

2.2) Le PDU et la région

Lucien Sanchez (Liste 100% à gauche à la Région), m'a prévenu que la Commission permanente de la Région Midi-Pyrénées devrait se réunir pour approbation du PDU (donc le projet sur lequel nous travaillons), le 28 septembre prochain. Je lui fournirais nos éléments de réflexion et nos avis sur ce projet. La région

2.3) Finances

Nous avons besoin de votre aide pour couvrir nos frais du collectif de juillet à décembre :

- location de la salle de réunion du Casal Catala (réunion mensuelle) : 6x50 = 300 francs
- et frais de diffusion des comptes-rendus / bulletins (une fois par mois) : 100 x 6 = 600 francs ; soit un total estimé de 900 francs

Les Amis de la Terre ont apporté une contribution de 500 francs. Restent 400 francs à vous partager !!! Merci d'avance.

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

Coordination : Lucien Buys ; 4, rue Eugène Castell 31170 Tournefeuille (05 61 86 26 18)

e-mail buys@wanadoo.fr

Prochaine réunion le mardi 10 Octobre 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