

**Collectif d'associations pour la participation au PDU de l'agglomération toulousaine****Bulletin du Collectif n° 41 / Compte rendu de la réunion du 13 février 2001****Prochaine réunion du collectif le mardi 13 mars 2001 au Casal Catala à 20h30****Sommaire :**

- 1) *cr de la réunion du 13 février. Point sur l'enquête publique ligne B ; recours administratif ? retour sur l'enquête publique Palays ; recours administratif coordination sud-est; étude comparative coûts avec et sans déplacement péage*
- 2.1) *Participation financière rocade est*
- 2.2) *Réunion Alacatel*
- 2.3) *Accès aux documents administratifs*
- 2.4) *Dépenses publiques d'infrastructures de transports en France*
- 2.5) *Point trésorerie*

**1) Réunion du collectif du mardi 13 février 2001**

*Etaient présents : Lucien Buys (Amis de la Terre), Jean-Charles Valadier (Comité Somport) ; Christine Fasquelle (Habitants de Blagnac et Ligue contre la violence routière) ; Gérard Kihn (collectif Coordination Circulation sud-est)*

Comme vous pouvez vous rendre compte, il n'y avait pas foule ! Bon ce n'est peut être que passager, et le résultat d'une certaine déception devant notre manque de réussite. Bon, gardarem lou moral.

Théoriquement (et ceci je le tiens de C. Doucet lui-même), le comité de pilotage du PDU va être transformé en comité de suivi du PDU (selon les termes de la loi sur l'air). Nous aurons donc "en principe" des possibilités d'intervention dans les orientations du PDU ; mais dans quelle limite ? En principe les participants devraient être les mêmes, donc le mouvement associatif continuerait à y être représenté (par moi-même en l'occurrence, mais ceci peut être rediscuté en réunion) et à y travailler pour faire aboutir nos recommandations et peser sur les évolutions rendues nécessaires pour un PDU plus durable.

Y aura t'il des rendez-vous thématiques ou géographiques ?

**1.1) Point sur l'enquête d'utilité publique sur le PDU**

Nous attendons toujours la déclaration d'utilité publique du PDU. Sans doute ceci sera t'il décidé après les municipales ! Ce qui n'empêche pas le SMTC de diffuser largement un prospectus très racoleur " Métrobus " N° 36 : " Sur la ligne de départ. .... La construction de la deuxième ligne commence. .... C'est l'instant T pour la ligne B. Les travaux démarrent avec les déviations de réseaux, la délimitation de l'emprise de stations et la préparation de l'arrivée de tunneliers". Nous sommes surpris d'un tel empressement. Des travaux auraient-ils réellement commencé avant la sortie de la déclaration d'utilité publique ? Christine Fasquelle en fonction de sa disponibilité se propose d'écrire une lettre au SMTC (copie au préfet) pour demander des précisions sur ce sujet. Par ailleurs une information sensationnelle :

" Un jeu-concours est ouvert à la population pour que celle-ci donne leur nom aux tunneliers". Enfin voilà une concertation, bien comprise ! Non on prend vraiment les citoyens pour des débiles avec sucette. Bof ! Enjambons les préjugés, nous enverrons aussi notre contribution; je propose : " Tramway nommé Désir ".

Sur ce même prospectus figure le planning prévisionnel ; on y annonce sans vergogne la mise en service pour avril 2007, il est vrai pour des débuts de travaux au 1 janvier 2001 : phase " déviation de réseaux ". ! ! ! ! !

**1.2) Recours**

Recours sur l'enquête d'utilité publique sur le PDU et l'enquête d'utilité publique sur la ligne B du métro : nous n'avons pas beaucoup avancé dans ce domaine.

**1.3) Point sur le secteur SUD EST**

Gérard Kihn rappelle les conditions dans lesquelles s'est déroulée l'enquête publique sur l'extension de l'échangeur du Palays.

Un des axes de revendication de ce collectif était la demande de recul du péage au-delà de Montgiscard. Ceci afin de décongestionner la N113 entre Ramonville et Castanet, et de l'affecter aux seuls déplacements de proximité. Ainsi un TCSP prendrait toute sa raison d'être. Une étude de la DDE pour en chiffrer la faisabilité et l'impact a été faite, .... mais refus d'en communiquer les résultats ; recours à la CADA : sans résultat ; recours devant le tribunal administratif ; conclusion : s'agissant d'un document préparatoire au dossier du Palays, celui-ci ne peut être divulgué (voir plus loin un développement sur ce sujet, § 2.3).

Mais alors on pouvait s'attendre à ce que cette étude fasse au moins partie du dossier d'enquête publique du Palays ! Rien. Le collectif a relevé cette anomalie dans ses avis apportés sur le dossier d'enquête publique. A suivre.

Le collectif a sorti sa propre étude sur la comparaison des coûts de l'aménagement du Palays avec et sans recul du péage. Nous en communiquons le tableau synthétique.

**Comparaison des coûts ou l'art de gaspiller nos impôts :**

AVEC déplacement du péage du Palays au-delà de Montgiscard (Propositions de la coordination circulation sud-est)	SANS déplacement du péage du Palays (*) (Décisions actuelles du Ministère des Transports et du Conseil Général 31, avec l'appui de certains élus du SICOVAL)
■ Echangeur (sans péage) à Montgiscard appuyé sur la D31 (entrée de Montgiscard)	■ D916 (Palays - Labège, parallèle à autoroute) - mise à 2x2 voies entre les échangeurs du

- 3 ponts existants, 1 seul à construire au-dessus de la ligne SNCF - voirie d'accès - élargissement de la D31 et réalisation d'un rond-point sur la N113 ■ Echangeur (sans péage) à Castanet avec utilisation du pont existant (inutilisé actuellement) - voirie d'accès ■ D916 (Palays - Labège, parallèle à autoroute) - prolongation à 2 voies sur 2 km pour le contournement d'Escalquens (15 MF x 2) ■ Echangeur du Palays 1ère tranche MF	14 MF 40 MF 10 MF 60 MF 30 MF 170	Palays et de Montgiscard 30 MF x 14 km MF - réalisation de 5 dénivelés pour les : D57, D79, D94, D95, et D31 ■ Echangeur du Palays 2 tranches - réalisation du " plat de spaghettis " de la DDE, dont 45% à la charge des collectivités locales ■ Echangeur (avec péage) à Montgiscard (à la hauteur de l'Intermarché !!!) - réalisation de la voirie annexe (estimation 97) MF (le coût du péage : 110 MF est pris en charge par les ASF) ■ Subvention du Conseil Général 31 aux ASF (**) (abonnement sur 30 ans ; fin de concession 2029) 90 MF	420 70 MF 470 MF 200
<b>Coût total</b>	<b>324 MF</b>	<b>Coût total</b> (dont 1038,5 MF à la charge du conseil général)	<b>1250 MF</b>

(\*) Non chiffrable :

- l'extension du péage amputera la zone verte de la Ferme de Cinquante à Ramonville (200 mètres sur 2 km)  
- persistance des problèmes de circulation

(\*\*) cette subvention déguisée a été votée à l'unanimité du conseil général 31 ; elle porte en fait sur tous les péages de Haute Garonne ; Voilà comment on promeut les transports collectifs chez Izard !

■ Rappel L'enquête publique sur l'échangeur portait sur les deux tranches alors qu'initialement une seule tranche aurait dû être lancée, la deuxième n'étant engagée qu'en fonction de l'évolution du trafic. Le projet de la coordination sud-est permettait de ne pas transformer la D916 en autoroute parallèle ! Suite à quelle pression se retrouve t'on avec le projet dément dans son intégralité ? devinez ! Voilà du développement durable bien senti : évaluation du trafic à 200 000 véhicules en 2010 ; de quoi justifier ce projet "grandiose".

■ Comme pour l'enquête publique mise à 2x3 voies de la rocade sud (voir précédent bulletin), il est affirmé sans rire que l'augmentation de pollution locale sera importante, mais qu'elle sera compensée par une dilution au niveau agglomération grâce aux vents dominants. Le vent d'Autan au secours de la DDE ! Là encore : l'art de prendre les gens pour des imbéciles.

## 2) Divers, divers .....

**2.1) L'étude que Gérard Kihn nous a fournie, fait état également du montant de la participation financière pour la réalisation rocade est :**

- total collectivité : 660 MF dont Etat 360 MF, Département 105 MF, Toulouse 105 MF, Région 90 MF  
- ASF 330 MF (implantation de 3 péages sur cet axe à 105 MF par péage)

**2.2) Réunion lundi 29 janvier à l'initiative du CE de Alcatel** sur la problématique des transports pour les salariés d'Alcatel et dans le bassin d'emploi du sud-ouest en général. C. Doucet représentait le SMTC ; S. Copey la SNCF (dessertes urbaines) ; Mr Maurice la SEMVAT, Mme Sirven l'ARPE, votre serviteur le collectif PDU, Mr Iragne la Région, M-P Cassagne la Commission transport CE Alcatel avec Paul Bernard qui présidait la réunion.

On a parlé de covoiturage ; à ce titre, un logiciel permettant à des candidats de s'inscrire en offre comme en demande de service de covoiturage était en démonstration ; il est en phase d'essai à Alcatel. On a parlé également du manque de TC et de l'inefficacité actuelle des réseaux de bus desservant aussi bien le terminal métro Basso Cambo que la gare SNCF de Portet. On a parlé du manque criant d'infrastructures cyclables (il faut être casse-cou dans le secteur pour oser circuler en vélo !). D'autres entreprises (Siemens, Motorola, Météo ....) sont disposées à proposer un schéma des déplacements au SMTC. Intéressant donc et à suivre ; on peut espérer qu'avec l'aide plus effective des directions on pourra voir bientôt des solutions efficaces à ce problème des déplacements domicile-travail.

## 2.3) Au sujet de l'accès aux documents administratifs

■ Vous avez vu plus haut (§1.3) les difficultés que la coordination sud-est a rencontrées pour accéder à un document administratif. Nous avons eu le même problème avec un document que détenait le SMTC et qui s'intitulait : étude comparative VAL / tramway pour la ligne B du métro toulousain ; c'était en 99 avant l'enquête publique ligne B (Janvier, février 2000). Nous avons également fait un recours auprès de la CADA qui avait alors enjoint le SMTC de nous fournir ce dossier. Nous avons obtenu satisfaction !

■ Oui mais c'était avant ..... le 12 avril 2000. Car depuis cette date les choses ont changé . Nos chers parlementaires, qui par ailleurs ne manquent jamais de dire tout le bien qu'ils pensent de la démocratie participative et du mouvement associatif (dans la foulée des assises du mouvement associatif lancées par Jospin ), ne se privent pas en catimini de restreindre le peu de pouvoir revendicatif et de contrôle des citoyens. **Ainsi depuis la loi du 12 avril 2000** votée par la gauche plurielle, "*Le droit à communication ne s'applique qu'à des documents achevés. Il ne concerne pas les documents préparatoires à une décision administrative tant qu'elle est en cours d'élaboration. Il ne s'exerce plus lorsque les documents réalisés font l'objet d'une diffusion publique. Il ne s'applique plus aux documents réalisés dans le cadre d'un contrat de prestation de service exécuté pour le compte d'une ou plusieurs personnes déterminées*". Voilà qui annule pratiquement toute possibilité de contrôle en amont d'un projet, dans le but précisément de l'infléchir. C'est scandaleux .... Mais c'est passé sans que personne n'en fasse une grande publicité. Merci les élus de la gauche plurielle. Rendez-vous pour des comptes à rendre aux prochaines législatives. **Avec cette loi prise à la lettre, nous ne pourrons jamais avoir accès à des études d'impact avant qu'un projet ..... ne soit terminé !** Et c'est bien ce qui s'est passé avec le refus administratif qu'a essuyé la coordination sud-est.

■ Cette loi est en contradiction avec les dispositions européennes, ou du moins elle est une interprétation restrictive de la directive 90/313/CEE (conseil du 7 juin 90) : l'article 3 de cette directive impose aux états membres *de faire en sorte que leurs autorités publiques mettent les informations environnementales à la disposition de toute personne qui en fait la demande* . **Dans les conclusions prévues par la directive qui permettent à l'administration de refuser de communiquer une information, ne figurent nullement les documents préparatoires ou partiels.**

■ Quand on sait qu'une loi est en train d'être concoctée, remettant en cause l'indépendance des commissaires enquêteurs ; quand on sait qu'une loi est en train d'être concoctée pour limiter le pouvoir d'investigation des chambres régionales des comptes, quand on sait que la fameuse loi SRU qui vient d'être votée, contient, derrière sa façade sociale (obligation aux communes de réaliser 20% de leur programme immobilier en logements sociaux) une grave limitation du contrôle des POS ; que cette même loi, sous des prétextes de contentieux qui entraînaient des retards, a "toilé" la loi littoral, la loi montagne, la loi patrimoine de façon à faire sauter des contraintes d'environnement et de faire plaisir aux promoteurs, .... on n'est plus étonnés d'avoir entendu certains leaders locaux de gauche (comme de droite) faire une distinction subtile entre les associations coopératives ... et les autres qui sont d'affreuses empêchuses de bétonner et bitumer en rond (Mr Bénéteau entre autres, au cours d'une conférence sur le mouvement associatif au Mirail il y a un an environ, se plaignait des associations qui empêchent les décideurs de faire toutes les routes qu'ils veulent !).

Le mouvement associatif doit réagir à de telles atteintes. Il faut demander des comptes à nos élus (en particulier ceux et celles qui ont osé proposer et voter de telles lois). Au moment où des discours lénifiants vantent la démocratie directe, il est encore temps de se réagir. **Il faudrait trouver un spécialiste en droit nous permettant de comptabiliser toutes ces atteintes à la liberté et au droit de contrôle citoyen** Ces Messieurs-dames emploient volontiers le terme gouvernance pour parler, au moment des élections, de nouvelle démocratie, de nouvelle participation citoyenne; ça fait sérieux. Mais rappelons ici ce qu'il faut entendre par gouvernance. *La gouvernance c'est une relation de pouvoir ; le gouvernement c'est l'exercice opérationnel de ce pouvoir ; la gouvernabilité c'est la mesure de l'efficacité de ce pouvoir sur un système donné (article du Monde du 15 février " Traiter les citoyens aussi bien que les actionnaires ")* Dans ces relations de pouvoir qui augmentent l'efficacité du pouvoir, figurent en premier lieu la transparence et donc les moyens de contrôle citoyens. Les hommes politiques au lieu de voir dans le citoyen un intrus, devrait au contraire encourager son intrusion : elle est gage d'efficacité de pouvoir ; efficacité au sens de justice. Voilà ce que nos élus locaux (et les autres n'ont pas compris).

■ **Donc, si parmi vous, vous connaissez un juriste disponible et bénévole pour nous aider dans l'élaboration de ce type de "cahier de doléances associatif", faites nous le vite savoir.** Les Amis de la Terre pourraient en assurer le suivi. Mais cette étude est l'affaire de tous.

Nous nous sommes éloignés du PDU ! certes, mais n'est ce pas le lieu idéal où cette démocratie directe, citoyenne, responsable pourrait justement s'exercer ?

**2.4) Voici encore quelques chiffres sur les transports en France.** Je les ai relevés dans un rapport de la commission des comptes de la Nation, présenté récemment au sénat. Rapport important qui démontre que les administrations .... ne savent pas ce qu'elles dépensent réellement dans ce domaine. Incroyable. Important et encourageant malgré tout, car il affirme bien fort que la rentabilité ne doit pas être le critère numéro un en matière de transports publics, ..... ce qui n'empêche pas, au contraire, de savoir ce que ça coûte. Voici un extrait sur deux années, d'un tableau représentant (sur 20 ans) l'évolution des dépenses d'infrastructures de transport. Dépenses d'infrastructures payées par l'Etat, en milliards de francs. Ces chiffres ne comprennent pas les contributions diverses de l'état au fonctionnement (rail en particulier, mais aussi transports routiers et aériens).

Année	Réseau routier	Réseau ferroviaire	Transports collectifs urbains	Ports	Aéroports	Voies navigables	Total
96	59,5	12,1	8,7 (8,1 en 91)	1,3	4,3	1	86,7
98	54,6	12,6	7,7	1,2	4,9	1	81,9

Par ailleurs s'il est reconnu que si la route rapporte beaucoup à l'état (via la fiscalité ; environ 303,4 milliards de francs par an !!!), il n'est absolument pas tenu compte des coûts externes entraînés par ce mode de transport. Le fait de le reconnaître en haut lieu est déjà un premier pas !!! Encore un effort messieurs.

**2.5) Pour finir, un point sur la trésorerie du collectif PDU.** Le dernier bulletin était accompagné d'une présentation du bilan financier 2000. Rappel : c'est le comité Somport qui gère notre trésorerie (merci encore au trésorier Laurent Buquet !) ; pour continuer les activités du collectif, il faudrait alimenter un budget 2001 de 2000 F environ :

- 10 réunions au Casal Catala : 500 F
- frais de timbres environ 100 F par mois x 10 mois : 1000 F
- photocopies, enveloppes, divers .... : 500 F

Une contribution sur une base de 200F en moyenne par association semble réaliste. Bien entendu cette somme n'engage que chaque association qui financera selon ses possibilités (les plus grosses ou les plus riches donnant plus).

**Prochaine réunion le mardi 13 mars 2001 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**