



Le Journal de la CCSE

Janvier 2011

Coordination Circulation Sud-Est
BP 77, 31322 CASTANET-TOLOSAN Cedex
Contact : <http://circulation.asso.st>



Le mot du Président

En 2010 nous avons eu le plaisir d'accueillir au bureau deux nouveaux membres représentants d'Escalquens, Bernard Caillet et Daniel Guy. Deux anciens membres, Michel Druille de Toulouse et Franck Barès de St Orens, qui s'étaient momentanément mis en retrait pour des raisons personnelles, ont repris leur place au sein du Bureau. C'est avec un grand plaisir que nous les accueillons, tous les quatre; le travail ne manque pas et les dossiers sont toujours aussi délicats à gérer.

La CCSE a prouvé, pendant des années, qu'elle savait évoluer et s'adapter aux enjeux majeurs que sont les transports et la circulation dans le sud-est toulousain, tout cela sans mener des combats d'arrière-garde qui auraient été d'avance voués à l'échec. Nos objectifs restent les mêmes en termes d'aménagement.

Comment pourrait-il en être autrement pour la CCSE? Les chiffres incontestables de l'INSEE prévoient à l'horizon 2030 l'accueil de 300 000 nouveaux habitants dans notre agglomération. Chaque année 17 000 habitants supplémentaires viennent grossir le rang des usagers de l'automobile et des transports en commun.

L'aire urbaine dépasse maintenant le million d'habitants. Ces quelques chiffres démontrent que notre agglomération connaît la plus forte croissance démographique de France depuis plus de 50 ans. Il faut le savoir, cela est principalement lié à son attractivité industrielle et géographique ; de plus son étalement ne connaît pas vraiment de frontières naturelles, il peut s'étendre sans problèmes de Montauban à Villefranche de Lauragais : il suffit pour s'en convaincre d'emprunter les différentes autoroutes aux heures de pointes.

Pour que tous ces habitants présents et futurs puissent vivre dans les meilleures conditions avec un minimum de pollution, il faut anticiper et maîtriser la croissance urbanistique de l'agglomération à travers la création de liaisons structurées et d'un maillage judicieux des différentes zones urbanisées. Cela ne pourra se réaliser qu'autour des transports en commun qui permettront des échanges rapides entre les différents pôles d'activité et d'habitation.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) devrait permettre de trouver des solutions à ces enjeux majeurs que sont le transport et la circulation pour notre agglomération, c'est pourquoi le Grand Toulouse a donné une priorité absolue au développement des transports collectifs. Le retard à rattraper est énorme. Même en y

mettant la meilleure volonté, nous estimons qu'il ne pourra se faire que sur une décennie, au minimum.

Pour cela il faudra concevoir de véritables structures adaptées, comme le projet d'aménagement du secteur de Ramonville qui intéresse la CCSE, à plus d'un titre. C'est une zone particulièrement dynamique du Sud-Est Toulousain, avec tous ses pôles d'activités (université, hôpital, CNES, Agrobiopole, lycées, parc technologique, ASEI...) et son urbanisation en évolution constante, par exemple plus de 900 nouveaux logements autour de Marnac et de l'éco-quartier des Floralies à Ramonville.

Ce projet d'aménagement en TCSP, de l'UPS à Ramonville, avait déjà donné lieu à une enquête publique en 2005. Ce projet que l'on croyait tombé aux oubliettes a été relancé autour d'une nouvelle idée intégrant deux types de profils possibles : un en site propre intégral, l'autre en site aménagé, qui doivent arriver au giratoire de Ramonville Sud.

Ce réaménagement de Ramonville intégrera les différentes composantes qui sont : les modes doux, l'équipement pour les personnes à mobilité réduite, l'accès aux commerces, le passage des secours et des ramassages scolaires, ainsi que le stationnement.

Nous avons là un projet phare, car s'il réussit à Ramonville, il peut réussir ailleurs, notamment sur la traversée de Castanet bien moins contraignante que Ramonville. Castanet restera donc le point noir de la RD813.

Nous aurons, avec la réalisation d'un tel projet d'ensemble, l'exemple parfait d'un maillage réussi entre VAL et bus, projet que nous soutenons volontiers car il prouve que l'on peut, aussi, y intégrer la composante tramways, notamment au niveau de l'aménagement de Montaudran.

Le Bureau de la CCSE se joint à moi pour vous présenter nos meilleurs vœux pour 2011.

Didier MOURGUES

**Il est fortement conseillé de faire circuler ce journal.
Merci.**

❑ AGENDA 2010 DE LA CCSE :

Réunions de bureau et C-A :

- ✓ 06/01
- ✓ 03/02
- ✓ 10/03
- ✓ 07/04
- ✓ 05/05
- ✓ 09/06
- ✓ 07/07
- ✓ 01/09
- ✓ 06/10
- ✓ 03/11
- ✓ 01/12

25/02 : Réunion avec le Grand Toulouse ;

16/03 : Rencontre avec un étudiant en sciences politiques pour support à son mémoire de 3ème cycle ;

07/04 : Rencontre de M. C. SEMPE, maire de St Orens ;

14/04 : demande de RdV avec M. le président du SICOVAL : toujours en attente de réponse malgré plusieurs relances ;

26/05 : Rencontre de M. MARZIANI, vice président du Conseil Régional ;

27/05 : Réunion publique du député de la circonscription, M Pierre COHEN ;

03/06 : Rencontre des élus de l'opposition de Castanet ;

15/06 : Rencontre des riverains de l'avenue Salettes et Manset à Castanet et de l'AVTC (Association Vigilance Transport Circulation)

16/06 : Participation à la présentation de L'AXE BUS de Ramonville ;

08/09 et 13/10 : Rencontre des riverains de l'avenue Salettes et Manset à Castanet et de l'AVTC ;

14/10 : Rencontre de Mr MARZIANI vice président du C-R le avec le collectif RN126 ;

20/10 : Rencontre avec le Grand Toulouse ;

04/11 : Distribution de tract sur les parkings du métro à Buchens ;

14/12 : Réunion publique à Castanet pour l'aménagement de l'avenue Salettes et Manset (RD79) ;

depuis mars : Participation au groupe de travail pour l'aménagement de la route de Castres (RN126).

-❖-

❑ LA DEVIATION DE SAINT-ORENS

Au temps de Picrochole et de Grandgousier, estoit une route qui devoit partager les deux Baronnie de Labège et de Saint-Orens. En ces temps anciens, les deux Barons n'arrivaient pas à se mettre d'accord et le différend portait sur cette route.

Il est vrai qu'en des temps encore plus anciens, les deux baronnies étaient devenues alliées et avaient décidé d'unir leur destin. Pour ce faire, plutôt que de se battre pour faire venir habitants, commerces et entreprises, ils avaient eu la vision que les efforts mis en commun leur permettraient d'engranger plus de richesse que ce qu'ils n'auraient osé espérer en se faisant la guerre.

Ainsi était né le Duché partagé du Sicoval.

Le temps est passé et a fait son œuvre. Un beau jour les alliés d'hier ne se sont plus entendus. Le Baron de Saint-Orens voulait son Lycée et son supermarché, et a répondu aux grands yeux du Prince de Toulouse, tandis que le Baron de Labège, devenu Duc du Sicoval augmentait son pouvoir en faisant venir toujours plus de barons dans son giron.

Mais il ne serait pas dit que le crime resterait impayé. Le Duc du Sicoval ferait payer rubis sur ongle la vilénie du Baron de Saint-Orens. Cette route, qui doit permettre aux manants et aux vilains du Lauragais d'arriver plus vite au marché de Labège en allégeant le trafic de Saint-Orens, eh bien cette route, elle ne se fera pas.

Le temps est passé. Les Barons et Duc ne sont plus Barons et Duc, mais la route, elle, est toujours dans les cartons.

Cette future voie entre la route de Labège et la route de Revel anime régulièrement la chronique. Le Baron de Labège et le Duc du Sicoval essaient de repousser les travaux, pourtant inscrits par le Prince de la Garonne dans le plan de développement départemental des voiries depuis la Saint-Glinglin.

A chaque annonce dans la presse, la même question taraude l'esprit des pauvres hères du Sud-est Toulousain : à l'heure où circuler dans le coin est synonyme de bouchons et de retards, pourquoi cette future voie pose-t-elle un problème et pourquoi ne fait-elle pas l'unanimité puisqu'elle permet de relier des habitants du Duché aux entreprises de ce même Duché ?

C'est que le manant et le pauvre hère sont par nature ignorants. Il ne peuvent pas comprendre la réalpolitick des puissants.

Que vaut l'avis des habitants du nord du Lauragais, du canton de Montgiscard ou de Lanta, ainsi que celui des travailleurs de Labège InnoPole face à l'affront fait dans ces temps anciens ? Que valent les bouchons, l'essence dépensée pour rien, le temps perdu... face à l'honneur et au serment du Duc du Sicoval ?

A l'heure où un sage (Stéphane Hessel) nous engage à nous indigner, nous voulons être le mécréant de la politique féodale locale et l'ignorant des vieux serments. Nous en avons assez de ces gens qui pensent avec leur passé et qui s'imaginent que s'opposer à la communauté urbaine est un acte romantique de grand seigneur.

Quelqu'un a dit que la guerre, c'était des gens qui ne se connaissaient pas et qui se massacraient au profit de gens qui se connaissent mais qui ne se massacrent pas.

Nous avons parfois l'impression que les bouchons, c'est des gens qui décident et qui ne les subissent pas au détriment de gens qui ne décident pas, mais qui sont pris dedans !!!

Messieurs les élus, de grâce, pensez à vos concitoyens. Les habitants du Lauragais et du sud-est de l'agglomération sont de plus en plus nombreux. Développement de Toulouse d'un côté, et prix de l'immobilier de l'autre, les nouveaux arrivants sont obligés d'aller s'installer en seconde ou troisième couronne, au-delà des villes de Labège, d'Escalquens ou de Saint-Orens.

Cette voie est prévue depuis des lustres. Est-ce que la future liaison Rte de Revel / Labège Innopole constituera un progrès pour les habitants du Sicoval et les salariés de Labège Innopole ?

Nous pensons que oui, alors faites qu'elle sorte de terre le plus rapidement possible et pour le bien de tous.

-❖-

❑ **CASTANET-TOLOSAN : BOULEVARD URBAIN OU DEVIATION PAR RD79 ?**

La mairie de Castanet-Tolosan projette la transformation de l'avenue Salettes et Manset (RD79 ou route d'Escalquens) en déviation : soit une **déviatio**n qui aboutit en plein centre ville et qui va déverser sur la RD813 tout le trafic de transit, y compris les poids lourds et transports hors gabarit. Il y aura élargissement de l'emprise, donc expropriations partielles de certains riverains.

Pourquoi ne pas mettre en œuvre le projet de boulevard urbain RD957A qui est dans les cartons du Conseil Général depuis plusieurs années, pour lequel l'emprise est déjà réservée, et parallèlement réaliser des aménagements plus légers sur la RD79 pour sécuriser et protéger riverains et usagers ?

Réponse de Monsieur le Maire : « l'équipe municipale n'en veut pas » (la Dépêche du 16/12/2010). Pourquoi n'en veut-elle pas ? Devinez... A-t-on demandé l'avis des milliers d'automobilistes et d'usagers des transports en commun qui sont englués tous les jours matin et soir dans la traversée de Castanet ?

Nous parions que les élus qui ont pris cette décision ne sont pas domiciliés avenue Salettes et Manset, et ne seront concernés ni par les expropriations ni par les nuisances.

-❖-

❑ **AMENAGEMENT DE BUCHENS VERS LE PARC TECHNOLOGIQUE DU CANAL ET LE C.N.E.S.**

En 2006 avant l'arrivée du VAL à Ramonville, la CCSE demandait déjà l'aménagement de l'accès de Buchens jusqu'au Parc Technologique du Canal et au CNES. Le Grand Toulouse de l'époque et le SICOVAL comprenaient la situation mais mettaient en avant la difficulté d'une passerelle sur le canal, le temps qu'il faudrait pour réaliser l'ensemble, la gestion des accès ...

Situation ubuesque : lorsque le VAL arriva, rien n'était fait, l'accès piéton et vélo interdit (nous étions en zone autoroutière), seule une navette de 7 places était mise en œuvre !!! Tout cela ne dissuada en rien les nombreux employés de braver l'interdit.

La CCSE reprit son bâton de pèlerin et rencontra M. le Député-Maire de Ramonville P. Cohen, pour lui exposer la situation et lui demander de lancer une action auprès des différents élus afin de trouver une solution à ce problème : il partageait notre point de vue. Une réunion fut organisée en septembre 2007 sous la présidence du SICOVAL, elle fut houleuse, mais les différents intervenants des groupes PDE, entreprises, associations et CCSE réussirent à obtenir un bus de 70 places. Pour l'aménagement on verra plus tard. Les mois passent et rien ne se réalise.

Après les élections de 2008 nous laissons les élus mettre leurs équipes en place et ensuite nous allons de nouveau rencontrer les responsables des différents secteurs. Nous discutons de cela avec les groupes PDE qui font aussi remonter le besoin dans les entreprises ; cela devient une urgence et une priorité en termes de sécurité.

Le nouveau Maire de Ramonville M. C. Lubac et le Grand Toulouse, récemment élus, prennent le problème à leur compte. En moins de 18 mois ils réussissent à faire déclasser la zone autoroutière, valider le projet par M. le Préfet, lancer les études, voter le projet par les conseils municipaux respectifs, démarrer les travaux, et rendre ce trajet exploitable en toute sécurité dès juillet 2010.

Certes nous n'avons pas de passerelle, mais la voie réalisée permet le passage des cyclistes et des piétons dans les meilleures conditions de sécurité.

Lors de ces différentes rencontres avec les élus en charge de ce dossier, la CCSE les a remerciés pour cette action qui s'est déroulée dans les meilleurs délais et sans perturber la circulation comme nous aurions pu le craindre, cela à cause des 2 chantiers majeurs en opposition : la LMSE et l'accès Buchens / CNES.

La CCSE peut se féliciter d'avoir contribué à la prise en compte du projet et à la réalisation de cet accès, qui ne nécessitait pas des sommes colossales au regard de certains travaux entrepris, seulement de la bonne volonté.

-❖-

❑ **LES P.D.E. (PLANS DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISES)**

La CCSE appuie autant que possible la mise en place et le suivi des PDE dont se préoccupent les grandes entreprises dans des formes différentes en regard de leurs organisations internes. Au CNES c'est le Groupe Projet PDE, alors qu'à

ASTRIUM c'est la Commission Transports et Développement Durable du Comité d'Établissement qui traitent des questions de déplacements de ses salariés.

Les deux entreprises se sont montrées particulièrement motivées pour demander et appuyer la réalisation de l'encorbellement du Pont Latécoère pour favoriser un cheminement sécurisé à pied ou en vélo entre la station de métro et les sites industriels du CNES, d'ASTRIUM et du Parc Technologique du Canal. Ce projet qui avait été longtemps « oublié » par les décideurs a enfin pu être réalisé.

Nous nous proposons de développer quelque peu ici l'exemple d'ASTRIUM. Rappelons que la Commission cherche à faciliter les déplacements domicile – travail, ce qui est intéressant pour les salariés, mais aussi pour les autres usagers puisque ce sont ces déplacements domicile – travail qui génèrent les plus grands encombrements matin et soir. Ainsi, après géolocalisation des lieux d'habitation des salariés, elle a classé ceux-ci en 4 grandes catégories :

1- **Les salariés qui habitent Toulouse.** Ils peuvent utiliser le réseau de transports en commun très développé sur Toulouse, mais principalement architecturé en étoile centrée sur le centre ville. Un abondement à l'abonnement aide les salariés pour cette option.

2- **Les salariés qui habitent "à portée de vélo" d'Astrium.** L'enquête annuelle indique qu'ils seraient prêts à venir à vélo à condition que soient corrigés les gros points noirs pour l'accès au site. La Commission a fait remonter à la Mairie de Toulouse la liste de ces points noirs. Des réalisations concrètes ont déjà été effectuées pour certains (création d'une piste cyclable route de Labège, par exemple), mais toujours en attente pour d'autres.

La LMSE, avec sa piste cyclable en site propre devrait résoudre le gros point noir de l'avenue Didier Daurat, et permettre de connecter ASTRIUM à la piste cyclable du canal du Midi d'un côté, et à Saint Orens de l'autre côté. Il reste donc à résoudre les autres points noirs signalés...

3- Les salariés qui pourraient utiliser le bus ou le vélo, mais qui doivent **déposer leurs enfants le matin à la crèche ou à l'école** ou alors qui préfèrent prendre leur voiture pour des raisons de durée de trajet ou de flexibilité. Il est difficile de proposer une aide ou une solution pour ces situations.

4- Les salariés n'habitant ni Toulouse, ni une commune proche d'Astrium, et **qui n'ont pas d'autre choix aujourd'hui que d'utiliser la voiture** pour venir travailler. Un certain nombre seraient très intéressés par l'utilisation du train, mais la faible fréquence et les horaires ne le permettent pas. Et l'éloignement d'Astrium de la gare de Labège finit de dissuader les plus motivés...

Une amélioration de la fréquence des lignes SNCF est prévue pour 2010-2011, mais la Commission a surtout envisagé la création d'une "halte SNCF" à la jonction entre la ligne SNCF et la LMSE.

Demande d'une halte SNCF :

Une halte SNCF permettrait, pour un investissement réduit, aux salariés d'ASTRIUM habitant hors de Toulouse, mais aussi à toutes les personnes qui travaillent dans le secteur desservi par la LMSE (plusieurs dizaines de milliers de salariés !) d'utiliser le train, puis le TCSP de la LMSE plutôt que leur voiture. L'investissement apparaît comme relativement réduit car, à titre de comparaison, la halte SNCF Gallieni n'a coûté que 900 000 €.

Il est à noter aussi que la configuration des lieux s'y prête particulièrement dans la mesure où la place existe à l'intersection entre la voie SNCF et la LMSE et qu'un passage sous la voie SNCF permet aux piétons de passer d'un côté à l'autre de la voie de chemin de fer. Des contacts ont été initialisés tant avec la SNCF qu'avec le Conseil Régional. L'idée a séduit ces interlocuteurs et nous espérons pouvoir vous donner prochainement des échos concrets : acceptations, dates...



❑ AMENAGEMENT DE LA RN126 ENTRE CASTRES ET TOULOUSE

La CSSE a été amenée à se prononcer au sujet de la future liaison autoroutière Toulouse – Castres. De quoi s'agit-il ?

Les pouvoirs publics, poussés par le lobby des sociétés autoroutières, veulent faire réaliser et exploiter par un concessionnaire financé par des fonds privés un tronçon d'autoroute de 55 km avec retour d'investissement vers le concessionnaire au prix de 17 € aller-retour.

Le tracé retenu et aménagé entre Castres et Soual sera raccordé à la déviation de Puylaurens. Il empruntera, dès la sortie du bourg, un tracé parallèle à la RN126 jusqu'à Maurens-Scopont. Puis, par la vallée du Girou cette autoroute viendra se raccorder à l'échangeur de l'A68 (Toulouse- Albi).

Ce qui est choquant, c'est que ce projet défie toutes les résolutions prises lors du Grenelle de l'Environnement, que l'on peut résumer par cette déclaration du Ministre de l'Ecologie le 25 sept. 2007 : **“ Pendant 30 ans on a fait beaucoup de routier et d'autoroutier. C'est fini : on n'augmentera plus la capacité routière. Notre stratégie est de développer le ferroviaire et le fluvial ”**. Résultat : 879 km d'autoroutes prévus depuis le revirement politique du mois de mai 2010 !

Aujourd'hui, les populations attendent des gestionnaires qu'ils optimisent l'utilisation des infrastructures existantes, plutôt que de construire de nouvelles autoroutes.

Plusieurs facteurs permettent de gérer les capacités d'écoulement d'un itinéraire, à savoir :

- la modulation de la vitesse,
- l'amélioration de la sécurité,
- l'information de l'utilisateur.

Au départ de Castres, les déviations de Soual et de Puylaurens ont considérablement amélioré la liaison Castres – Toulouse. Au-delà de Puylaurens et jusqu'à l'approche de Quint-Fonsegrives, des aménagements ponctuels doivent être effectués : rectifications de virages, rayons de courbure, carrefours sécurisés, mise en place de panneaux à message variable donnant des informations sur l'état du trafic.

La déviation de Quint-Fonsegrives assurera le raccordement de la RN126 à la **plate-forme multimodale d'Entiore**.

Le secteur des transports est responsable d'une part significative de la croissance des gaz à effet de serre en France depuis 1990. Toute infrastructure nouvelle génère de nouveaux flux qui devront être maîtrisés aux portes de Toulouse par une connexion efficace au réseau de transports en commun. Pour cela, il importe de créer des parcs relais.

Sur les grands axes d'entrée dans Toulouse, il faut mettre en place des pôles multimodaux où convergeront des transports en commun, éventuellement le réseau SNCF, des taxis, des pistes cyclables et piétonnes et des offres de services logistiques urbains.

L'objectif de ces pôles étant de limiter l'usage de la voiture au profit des Transports en Commun.

Ainsi, la plate-forme multimodale d'Entiore (au débouché de la déviation de Quint-Fonsegrives) constituerait une rupture de charge efficace pour les usagers de la RN126 venant de Castres et pour tous ceux qui désireraient gagner le centre ville en empruntant la LMSE jusqu'à la station de métro de Buchens.

Pour les autres qui voudraient aller jusqu'au Cancéropôle, la voiture restera le meilleur moyen pour y arriver par la rocade sud et l'échangeur de Langlade (RN20).

A terme, se posera le problème d'une voie de desserte locale entre le CHU de Rangueil et le Cancéropôle. Pourquoi ne pas relancer le projet d'un tunnel sous la colline de Pech-David, strictement réservé aux voitures et fourgons, le trafic poids lourd et de transit continuant à emprunter la rocade sud. Ou mieux, réaliser depuis Entiore une liaison par tramway jusqu'au Cancéropôle, qui serait l'amorce de la ceinture toulousaine reliant les plate-formes d'échanges situées aux portes principales de la ville. Ce réseau circulaire répondant aux besoins futurs de déplacements de périphérie à périphérie. La très grande proportion de ces déplacements correspond en fait à des trajets domicile-travail, la voiture restant dans un parking toute la journée.

Ce projet, mis en place, justifie le rôle important que prendrait alors la RN126 pour les aménageurs.

-❖-

❑ LES NEWS :

FRANCAZAL :

Francazal restera un aéroport. Le Préfet a annoncé l'exploitation civile de Francazal pour des activités d'affaires. Qu'entend-il par là ? Une activité de fret avec des avions gros porteurs accordée aux gros transporteurs mondiaux ?

Le Préfet a laissé entendre qu'il autoriserait l'exploitation de nuit à l'issue d'une période probatoire d'un an. Pendant la période probatoire il n'y aura pas de vol de nuit. VINCI a été choisi comme opérateur pour organiser l'aéroport et construire les infrastructures.

Le Préfet a débloqué 4 M € pour cette infrastructure dans un premier temps. Souvenons-nous qu'à l'époque des militaires, les avions tournaient à basse altitude au dessus d'Auzesville et de Castanet pour se poser.

Quel bazar en perspective pour les oreilles des habitants ! Avec les vols de nuit, les vols de jour et les avions de ligne, le secteur va devenir épouvantable!

SNCF :

La démarche d'ouverture à la concurrence du marché est engagée. L'Etat deviendra opérateur mais ne financera pas. Les recettes prévues pour les lignes déficitaires proviendront de :

Taxes sur les péages d'autoroute (ça va hurler !);

Taxes sur les billets TGV.

La SNCF est restructurée en plusieurs branches :

TGV voyages ;
Fret ;
TER et infrastructure (payée par la région pour RFF) ;
KEOLIS Transport par route.

Connexions et gares seront transformées en supermarchés ;

60 000 employés pour la maintenance des voies, l'administration, la réparation, la conduite ;

20 000 employés pour la signalisation, l'entretien des voies, etc. (re-facturé à RFF) ;

Tarifs : Avec le logiciel Socrate, qui a fait rigoler le monde entier. Les billets ne sont plus facturés au km mais évoluent comme les billets d'avions selon la fréquentation, les périodes creuses, souplesse des tarifs auxquels personne ne comprend plus rien, etc.

TGV à Toulouse à l'horizon 2020 : que restera-t-il pour la continuité de la ligne B en VAL prévue dans cette période ?

Etude vers Narbonne : un comité d'évaluation se penche sur ce projet.

Contournement par la vallée de l'Hers : toujours en attente à l'horizon...

TGV de Narbonne 2030 ou 2040, Financement : Etat = 40% le reste Régions et fonds privés (Vivendi, Bouygues...) avec concessions sur des décennies !

Matabiau :

Actuellement 9 millions de passagers / an, à l'arrivée du TGV : 20 millions / an ;

Saturation de la gare, donc un projet de connexion avec Raynal et plus ;

Etude en cours pour desserte en Tram-Train sur St-Agne notamment et sur Portet, Colomiers, Cancéropole et d'autres sites pour éviter toutes les arrivées à Matabiau et son engorgement.

St Jory :

L'activité perdue et perdurera avec l'arrivée du TGV. La région reste et restera le principal animateur des infrastructures à créer, à entretenir, à animer. Mais tout le matériel acheté par la région devient propriété de la SNCF pour des raisons pratiques (entretien, etc.)

Vallée de l'Hers :

En principe la réserve doit être inscrite au SCOT. Mais un habitant de Balma dit ne pas l'avoir vue sur le PLU. Une vérification sera faite et un courrier adressé aux décideurs. Ce contournement est indispensable pour des développements futurs et doit donc rester intégralement inscrit au SCOT.

PDU :

Il n'y a pas d'argent, une dette énorme à rembourser pour la ligne B : 1,4 milliard €.

Tous les projets de tramway sont reportés et remplacés par des TCSP transformables en tramway dans le futur.

La question est de savoir si les réseaux souterrains seront détournés ou non lors de la construction des sites propres. Sinon il faudra tout défoncer si on veut mettre un tramway : Coût et coup double !

Coût TCSP : 1,3 milliard €, Remboursement: 160 m € / an.

-❖-

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
BP 22277, 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 :