



Le Journal de la CCSE

Janvier 2012

Coordination Circulation Sud-Est

BP 77, 31322 CASTANET-TOLOSAN Cedex

Contact : <http://circulation.asso.st>



Le mot du Président

L'année qui vient de s'écouler a confirmé une nouvelle fois les chiffres des années précédentes, la croissance démographique est d'un peu plus de 15 000 habitants par an dans l'agglomération toulousaine ! Cela se retrouve bien évidemment au niveau des différents modes de transport en commun et de la circulation. Pour s'en convaincre il suffit de regarder la fréquentation des réseaux : pour TISSEO plus de 100 millions de déplacements, 5 millions sur le réseau TER. La circulation automobile a continué à évoluer pour ne pas dire empirer, atteignant les limites du réseau routier mais aussi du supportable pour les utilisateurs.

Pour éviter la paralysie de l'agglomération, il existe maintenant un outil, le PDU, sur lequel nous avons travaillé et qui permettra de bâtir de façon solide le futur des déplacements. Son objectif est ambitieux pour les 118 communes qui constituent l'agglomération toulousaine, mais aussi en ce qui concerne le SICOVAL et le Muretain. Nous regrettons cependant la lenteur de sa mise en œuvre, car les objectifs sont pour le moyen et long terme, mais à décharge des élus du Grand Toulouse et de TISSEO, nous sommes vraiment partis de loin voire de très loin. Le but visé est ambitieux mais nécessaire : baisser la part de la voiture de 70% à près de 55%, faire progresser les transports en commun de 7% à 23%, quant au vélo, doubler son utilisation pour l'amener à 10%.

Le PDU est un mécanisme majeur dans le contexte actuel car il doit permettre la répartition des différents espaces. Il est important de favoriser au maximum les modes doux partout où cela est possible. Ceci pour éradiquer la circulation automobile de tous les axes où elle n'a rien à faire, c'est-à-dire dévier toute la circulation de transit des axes pénétrant dans les agglomérations, d'où l'importance d'aménager, partout où cela est possible, un boulevard urbain multimodal qui détourne la circulation comme ce devrait être le cas par exemple pour le Boulevard Urbain Nord (BUN) de Toulouse, à Castanet ou à St Orens (pour relier la route de Revel au RD16), la voie du canal de St Martory... Ceci permettrait pour le moyen et le long terme de réaménager puis sécuriser l'espace urbain, afin que le citoyen puisse se réapproprié le cœur de la cité, mais aussi dans l'intérêt des transports en commun qui ne seraient plus englués dans le trafic automobile, sans oublier les commerces avec un regain de convivialité à travers des espaces d'échange.

Une meilleure organisation des déplacements passe par la maîtrise de l'urbanisation, il ne peut pas y avoir de politique d'urbanisation sans une véritable politique préalable des déplacements. Pour cela l'architecture des transports pourrait être maillée et s'interconnecter partout où cela est possible avec d'autres vecteurs de transports, interconnexion que l'on pourrait appeler des points nodaux. Cette topologie en réseau maillé interconnecté a prouvé son efficacité et sa robustesse dans bien d'autres domaines, comme pour le réseau EDF, Internet ou certaines architectures informatiques d'entreprise par exemple.

Nous faisons partie des utilisateurs qui sentent une véritable dynamique autour des transports en commun, nous pouvons aisément quantifier ce sentiment autour des différents projets qui vont être, ou qui sont déjà mis en chantier : prolongation de la ligne B jusqu'à Labège, la réalisation de 110km de sites propres, la ligne de tramway de Beauzelle au Palais de Justice avec une continuité dans le futur, la prise en compte des personnes à mobilité réduite, l'organisation des stationnements et des livraisons ...

Pour conclure je dirai que la voiture est encore une nécessité dans la société où nous vivons, il est très difficile de s'en passer. Nous devons apprendre à l'utiliser différemment, lorsque les transports en commun, le covoiturage ou le mode doux ne peuvent plus répondre aux besoins.

Le Bureau de la CCSE se joint à moi pour vous présenter nos meilleurs vœux pour 2012.

Didier MOURGUES

Au sommaire :

- Les positions fortes de la CCSE en Janvier 2012
- Quel avenir pour l'avenue Salettes-Manset à Castanet et par conséquent, pour la circulation dans ce secteur ?
- Réunion Publique de Péchabou le 9 novembre 2011
- Où en est le projet autoroutier entre Castres et Toulouse ?

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

❑ LES POSITIONS FORTES DE LA CCSE EN JANVIER 2012

Accord GRAND TOULOUSE - SICOVAL pour le prolongement du métro jusqu'à Labège

Nous sommes satisfaits que les élus aient enfin convergé. Toutes nos actions ces dernières années sont allées dans ce sens : réunions publiques à Ramonville en 2009 et à Péchabou en 2011. Le besoin en transports en commun est énorme et en son temps nous demandions déjà de profiter de la présence du tunnelier à Ramonville pour passer sous le canal.

Toutefois la technologie du Val est un bel outil mais très cher. Ce sera donc encore l'argent des contribuables qui sera sollicité et qui ne pourra pas être affecté à d'autres projets sur Toulouse ou sa périphérie.

Importance accordée aux transports en commun

Le premier objectif de nos statuts porte sur un « développement important des transports en commun dans le sud-est toulousain ». Ces transports en commun doivent être rapides et attractifs et il faut un vrai maillage sur toute l'agglomération.

Ouverture de l'A61 à Montgiscard

C'est le 3^{ème} objectif des statuts de la CCSE mais nous regrettons qu'en retour les élus du sud du Sicoval n'aient pas fait corps avec ceux du nord pour obtenir aussi l'ouverture de l'A61 dans le secteur de Castanet, beaucoup plus peuplé et avec un bassin d'activité bien plus important.

Refus des péages urbains

C'est le second objectif dans nos statuts. Des solutions existent. La réalisation sur des financements du Conseil Général de voies nouvelles, y compris de 2/2 voies parallèles à l'A61, coûte certainement plus cher aux collectivités.

Regard critique sur des aménagements récents

Nous sommes atterrés que le TCSP 813 ne traverse même pas Castanet. Habitants et salariés du sud-est n'ont pas fini d'en être déçus et de le regretter.

Projets que nous approuvons pour une réalisation à court terme

La transformation du Boulevard François Mitterrand à Ramonville, la réalisation d'un axe bus sur l'avenue Tolosane de Ramonville et la demande de la création d'une halte à l'intersection de la voie SNCF et de la LMSE (Liaison Multimodale du Sud-Est toulousain).

Projets sur lesquels nous avons une opinion défavorable

Nous sommes hostiles à une éventuelle transformation de l'Avenue Salettes – Mancet à Castanet en boulevard urbain. Cela ne répond pas à une demande forte de déplacements de type Toulouse - banlieue. L'itinéraire est sinueux et l'emprise n'est pas suffisante pour un usage sécurisé.

-❖-

❑ QUEL AVENIR POUR L'AVENUE SALETTES ET MANSET A CASTANET ET PAR CONSEQUENT, POUR LA CIRCULATION DANS CE SECTEUR ?

La fameuse « déviation » de Castanet est prévue depuis 1973 sous le nom de RD 957A, trois propriétés ayant été démolies dans ce but il y a bien longtemps... Tout d'abord les maires de Castanet et Péchabou, puis en juin 2011 le Sicoval, ont demandé officiellement au Conseil Général de n'utiliser qu'une partie de l'emplacement réservé, afin de réaliser uniquement un passage pour les transports en commun au lieu d'un boulevard urbain (tel par exemple celui contournant Ramonville). Ce qui signifie que les autres véhicules, y compris les hors-gabarit, n'auront pas d'autre solution que de continuer à emprunter l'avenue Salettes et Manset et son prolongement la route d'Escalquens, qui deviendront alors la déviation officielle, ou le lotissement du Cavalié (situé près du canal, à cheval sur les 2 communes). Il va sans dire que ceci constitue non seulement une nuisance pour les riverains de ces rues et des voies adjacentes, mais également une source d'accidents et une perte de temps pour tous les utilisateurs. Comment peut-on imaginer un contournement qui traverse une partie de la ville pour aboutir non loin du centre !!

Suite à un questionnaire que nous lui avons adressé, Muriel Pruvot, Conseillère Générale, nous a écrit le 2 janvier les réponses obtenues auprès de la Direction Transports et visées par le cabinet : « **Le Conseil Général prévoit de ré-examiner sa position sur ce projet après avoir évalué l'impact de la mise en service de l'échangeur de Montgiscard sur la circulation entre la RD 813 et la RD 916. Pour cela, une période d'observation d'un an sera nécessaire** ». De plus, « **la création d'une déviation en tracé neuf (RD 957A) a été préférée par le Conseil Général à un aménagement de cet itinéraire** » (l'avenue Salettes et Manset) et « **le projet de la commune de Castanet concernant des travaux de sécurisation sur ce boulevard (l'avenue Salettes et Manset) ont un intérêt uniquement local** ».

Les riverains n'ont pas noté d'amélioration de la situation depuis le 15 novembre. Et n'oublions pas qu'autour de ce qui resterait de la zone réservée, les maires veulent implanter un écoquartier de 3000 logements (sur les 2 communes) et un centre commercial (côté Péchabou). Sans parler d'une salle des fêtes et d'un complexe nautique dans le parc de Rabaudy. Combien de véhicules en plus ? Où vont-ils passer ? De plus, pourra-t-on obliger tous les automobilistes qui voudront se rendre au métro à Labège à prendre un bus ? Tout ce secteur va devenir un véritable enfer ! Nul doute que le contournement de Castanet sera l'un des enjeux des élections à venir.

→ pour consulter le dossier, rendez vous sur le blog où se trouve aussi le lien pour une pétition en ligne : <http://salettesmanset.wordpress.com/>

-❖-

❑ REUNION PUBLIQUE DE PECHABOU 9 NOVEMBRE 2011

Pour la première fois, la CCSE a organisé à PECHABOU, une réunion publique à l'intention des habitants et des riverains de la RD 813, de l'avenue Salettes et Manset et du chemin de l'Ecluse de Vic. Cette réunion, qui faisait suite à celle d'avril, salle de la Ritournelle à CASTANET a regroupé une centaine de participants venus demander la mise en œuvre d'une liaison pour piétons, cycles, voitures et bus en site propre (TCSP) – un Boulevard Urbain entre Péchabou et Castanet - pour écarter du centre de Castanet la circulation des voitures et celle des transports exceptionnels. Le public présent a très clairement manifesté sa **volonté que le problème de la circulation soit réglé avant tout autre projet d'urbanisation future dans ce secteur.**

Les élus de Péchabou et des communes voisines étaient peu nombreux et la CCSE regrette leur absence, mais se félicite de la décision du Conseil Général d'attendre au moins une année les effets de l'ouverture de l'échangeur de Montgiscard avant d'examiner la levée des emplacements réservés pour ce boulevard urbain dans les plans d'urbanisme (PLU) des communes de Péchabou et Castanet.

-❖-

❑ OU EN EST LE PROJET AUTOROUTIER ENTRE CASTRES ET TOULOUSE ?

Pour mémoire rappelons les faits :

Le 25 juin 2010, le Ministre chargé des transports a retenu le principe de la mise à 2x2 voies d'une liaison autoroutière concédée.

Conformément à cette décision, les études préalables d'utilité publique dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) ont été lancées.

La 1^{ère} phase de la concertation a porté sur les fuseaux de passage du projet autoroutier, le positionnement des échangeurs : 6 échangeurs sont prévus dont il faut traiter les aspects techniques (faisabilité, localisation, etc..), les fonctionnalités (trafic, desserte des territoires...), les coûts (impact financier sur l'équilibre de l'opération) et les principes du péage (types de péage, emplacement des barrières, hypothèses tarifaires...).

La 2^{ème} phase doit débuter en 2012 pour définir, parmi les hypothèses de tracés, le tracé de référence choisi. Commenceront les études techniques routières, les itinéraires de substitution et les rétablissements des voies, l'organisation des circulations locales en particulier des camions, le cadre de vie (bruit, air et santé, paysage), la prise en compte de l'activité agricole, la protection des habitats naturels, de la faune et de la flore, la prise en compte de l'intermodalité dans les déplacements. Cette phase de concertation doit préparer le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

L'étude produite par la DREAL réaffirme que la réalisation de l'autoroute entre Toulouse et Castres – Mazamet est essentielle pour la ville et l'agglomération de Castres, seul bassin d'emplois à ne pas être relié de façon rapide et sûre à la métropole régionale et aux grandes infrastructures d'échanges européens sauf que ce sont les départements et donc les contribuables qui devront payer les incohérences du projet, surtout si un partenariat public privé est mis en place. Ainsi, les déviations de Soual et Puylaurens, payées par le contribuable

pour éviter le passage des camions dans ces villages, seraient remises au concessionnaire. Résultat, les camions en transit n'empruntant pas l'autoroute retraverseront ces villages.

La CCSE (Coordination Circulation Sud-Est) s'associe au Collectif RN126 pour défendre le pôle économique local, constitué par le bassin d'emplois Castres – Mazamet et les terres agricoles exploitées afin d'assurer ainsi un équilibre économique du territoire plutôt que la réalisation d'une radiale autoroutière ne répondant pas aux besoins économiques, environnementaux et équitables tels qu'ils ont été définis lors du Grenelle de l'Environnement et refuse le projet autoroutier Castres – Toulouse au détriment de l'aménagement de la RN126.

La réponse traditionnelle aux problèmes d'encombrement ou de vitesse limitée sur un itinéraire est d'augmenter la capacité de l'infrastructure en réalisant une autoroute, parallèle ou non à la route existante. Actuellement, cette politique est trop coûteuse car présentant des difficultés de mise en œuvre et ayant des effets dévastateurs sur l'environnement.

Aujourd'hui, les populations attendent des gestionnaires qu'ils optimisent l'utilisation des infrastructures existantes.

Plusieurs facteurs permettent de gérer les capacités d'écoulement du trafic routier sur un itinéraire, à savoir : la modulation des vitesses, l'amélioration de la sécurité et la mise en place de panneaux informant les usagers sur les conditions de trafic à l'aval.

Surtout entre Puylaurens et jusqu'à l'approche de Quint-Fonsegrives, des aménagements ponctuels doivent être effectués : rectifications de virages, rayons de courbures compatibles aux vitesses maximums réglementaires, carrefours sécurisés, mise en place de PMV, réalisation de la déviation de Quint-Fonsegrives qui assurera le raccordement de la RN126 à la plateforme d'échanges qui constituera une rupture de charge pour ceux qui désirent gagner le centre ville par la LMSE jusqu'à la station de métro de Buchens. Pour ceux qui souhaitent aller jusqu'au Canceropôle, la voiture restera le meilleur moyen pour y arriver par la rocade sud et l'échangeur de Langlade avant la réalisation d'un réseau circulaire répondant aux besoins futurs de déplacements de périphérie à périphérie.

-❖-

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 :** _____

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

A : _____ , le : _____

Signature :