

2 mars 2017 rubrique nécrologique	2
2 mars 2017 revue thématique DD	3
2 mars 2017 revue de presse	10

LA DÉPÊCHE

DU MIDI

Nord-Est

02 MARS 2017

SAINT-JEAN (31)

CARMAUX (81)

FOIX (09)

Chantal, son épouse,
née GARRIC ;
Amandine sa fille
et son conjoint Kevin MARTEIL ;
Joris son fils et son épouse Clara ;
Olivia, Solenn et Côme,
ses petits-enfants,
parents et amis
ont la tristesse de vous faire part
du décès de

Monsieur Robert REVELLAT

Retraité de France-Télécom

survenu à l'âge de 65 ans.
Ses obsèques seront célébrées le
samedi 4 mars 2017, à 13 h 45, au
crématorium d'Albi où l'on se
réunira.

Ni fleurs, ni plaques.

Des dons seront recueillis au
profit de la recherche contre le
cancer.

S'informer : PF Saint-Jeannaises
Saint-Jean, Balma - Tél. 05.61.35.04.05

02 MARS 2017

Les Toulousains donnent leurs idées pour le climat

AVENIR. Du 12 décembre au 1^{er} mars, Toulouse Métropole a consulté habitants et entreprises pour les inviter à donner des idées afin de limiter l'impact de la Ville rose sur le changement climatique. Elles permettront de nourrir l'élaboration du nouveau plan climat de la métropole qui sera déployé au printemps.

/// Marine Mugnier

«Inciter financièrement à installer des composteurs collectifs dans les immeubles», «réduire les éclairages des vitrines», «créer des voies express pour vélo» ou encore «entretenir les espaces verts avec des moutons»... Les Toulousains ne manquent pas d'idées pour engager leur ville vers une transition environnementale. Depuis le 16 décembre, ils se sont exprimés sur une plateforme en ligne lancée par Toulouse Métropole. Objectif : élaborer un nouveau Plan climat air énergie territorial (PCEAT). Clôturée ce mercredi 1^{er} mars, cette consultation a permis de recueillir près de 300 contributions des habitants, associations

et entreprises. Selon les premières conclusions, le transport, le logement et l'énergie arrivent en tête de leurs préoccupations. Charge désormais aux services de la métropole d'éplucher ces idées

louse affiche le taux de croissance démographique le plus élevé de France, sa pression sur l'environnement ne cesse d'augmenter. Il faut donc absolument inventer une nouvelle action politique en

« Ce sont les élus locaux qui détiennent des solutions pour lutter contre le changement climatique »

et de les intégrer dans l'élaboration du nouveau Plan climat qui sera présenté au printemps. Il devra mettre en œuvre des actions pour réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. Pour cela, la métropole sera notamment accompagnée pendant trois ans par l'ONG WWF. «Tou-

consequence», explique Pascal Canfin, directeur général WWF France. Selon lui, les élus locaux détiennent «une grande partie des solutions pour lutter contre le changement climatique. Ce sont eux qui ont les compétences en termes d'urbanisme, de transports, d'agriculture urbaine...»



Un partenariat qui va, notamment, se déployer dans le réaménagement du quartier Guillaumet (ex-CEAT) à Jolimont. «Nous avons développé un outil baptisé One Planet Living qui décline 10 principes de durabilité», explique Candie Magdelenat, chargé de programme villes durables au WWF. Le dispositif a permis à la ville de Lyon de réaménager le quartier Confluence vers le zéro carbone, le zéro déchet, des transports écologiques ou encore l'utilisation de matériaux locaux et durables... À Jolimont, cette démarche permettra d'orienter le choix des futurs aménage-

ments. Mais aussi d'impliquer les habitants. «On sait construire des quartiers durables, encore faut-il que cela se traduise dans les modes de vie. Nous organiserons des concertations pour que les riverains se l'approprient» ajoute Candie Magdelenat. Mais avant cela, le Plan climat doit d'abord être élaboré. Prochaine étape : la présentation des contributions des Toulousains et des pistes d'actions ce lundi 6 mars à l'occasion des deuxièmes Rencontres citoyennes climat & transition énergétique.

@MarineMugnier

TOULOUSE
vs
SWINTON LIONS
Samedi 11 mars / 18h

Stade Ernest Argelès
BLAGNAC / Tram T1 / Bus 70

www.to13.com

Logos: Rugby League, Conseil Départemental Haute-Garonne FR, 8612 marketing, Caillet, LA REGION OCCITANIE Pyrénées-Méditerranée, AVIVA, Toulouse Purpan, REMPART LE FUTUR ASSURÉ, Sarrazain, EIFFAGE CONSTRUCTION MIDI PYRÉNÉES, MAIRIE DE TOULOUSE, AÉROPORT TOULOUSE-MATABIAU, SUD RADIO

02 MARS 2017

DÉCOUVRIR

SE MOUILLER POUR SAUVER
LE CANAL

#RIQUET2017. Le canal du Midi, sa voûte de verdure, ses péniches voguant paisiblement, ses emblématiques écluses. Aujourd'hui, cette image de carte postale s'écorne. La star d'autrefois a pris un coup de vieux : les champignons attaquent ses platanes et bouleversent son écosystème, le cours d'eau n'a plus l'attractivité commerciale d'antan et sa fréquentation reste timide. Fret, tourisme, nouveau mode de gouvernance, le JT a passé en revue des idées pour sauver cet ouvrage fragile et éviter le naufrage.

OPÉRATION SAUVETAGE DU CANAL DU MIDI

« Le canal du Midi fait partie intégrante de mon quotidien. Tous les ans, je participe à la course 1, 2, 3 Canal car je sais que mon inscription est reversée à la campagne de replantation des arbres. »

► Carmen, retraitée 66 ans.

« J'ai appris que l'homme propageait la maladie du platane par un geste a priori anodin, sans le savoir. Il pose son vélo sur l'arbre, la maladie s'y dépose et peut ainsi être portée ailleurs. Je ne touche désormais plus les arbres par crainte de la propager. »

► Valentin, 32 ans, ingénieur spatial.

« J'emprunte le canal du Midi pour rejoindre le centre-ville de Toulouse depuis la faculté Paul Sabatier dans laquelle j'étudie. Que je sois à pied ou en skate, je fais attention à ne pas jeter les poches plastiques ni des mégots par terre. »

► Enzo, 23 ans, étudiant en mécanique.



/// Par Audrey Sommaz

Un anniversaire en demi-teinte. Alors que le canal du Midi fête ses 350 ans en 2016, le chancre coloré poursuit sa propagation à vitesse grand V en s'attaquant aux platanes centenaires plantés le long des berges. Après l'Hérault et l'Aude, la maladie est aux portes de Castanet, en Haute-Garonne. « Ce champignon microscopique, détecté en 2006, asphyxie

les arbres. Ils meurent entre six mois et cinq ans », explique Mary Bonneaud, chargée de collecte auprès du grand public chez Voies navigables de France (VNF), gestionnaire du canal du Midi. Pour ralentir sa progression, 17 000 platanes (sur 42 000) ont déjà été abattus et une partie d'entre eux remplacés par des chênes chevelus, des érables, des pins parasols et des peupliers blancs. Mais l'opération a un coût : 220 millions d'euros sur 20 ans. Un montant que ne peut pas supporter VNF, qui a déjà injecté 35 millions d'euros. Depuis 2011, le gestionnaire organise donc des

campagnes annuelles de collecte de dons auprès des entreprises et des particuliers. « Au 31 décembre 2016, le montant s'élevait à 3,3 millions d'euros. 56 entreprises ont participé et 7 500 donateurs individuels ont également répondu présents, avec un don de 60 € en moyenne », ajoute-t-elle, précisant que la nouvelle campagne prévoit une course pedestre le dimanche 14 mai. Valoriser cette voie d'eau de 240 km est aussi une condition pour conserver son inscription au patrimoine mondial de l'Unesco à l'horizon 2019, date de la prochaine évaluation. La préfecture

de région et le Conseil régional d'Occitanie ont pour cela fondé en juin dernier le comité de bien. Cette instance élabore un plan de gestion de l'ouvrage de Riquet en collaboration notamment avec les associations de riverains, les villes et les communautés de communes. Des ateliers de réflexion vont être menés autour de six thèmes : la navigation, les ports, l'environnement, le patrimoine, la culture et le fret. Avec pour objectif de définir un plan de développement durable du Canal en 2017.

@AudreySommazi

PORTRAIT



/// Par Marine Mugnier

«Aujourd'hui quand on dit canal, beaucoup pensent uniquement aux berges», lâche Jean-Marc Samuel, debout devant sa péniche. Le temps de travaux de réparation, le bateau baptisé Le Tourmente se repose dans la cale sèche toulousaine du pont des Demoiselles. Si l'embarcation de 250 m³ peut recevoir jusqu'à 180 tonnes de marchandises, ses capacités de transport sont encore sous-exploitées. «Le canal du Midi a été utilisé pour

le fret pendant 300 ans et puis tout d'un coup plus rien», raconte son propriétaire. «Quand j'ai entendu des gens dire que "le transport sur le fleuve n'était plus possible", ça m'a énervé», confie-t-il. Cet ancien menuisier change alors de costume et décide de s'engager et de militer pour le fret. En 2007, Le Tourmente part pour sa première opération de promotion du transport fluvial et charge à Béziers des caisses de vin à destination de Bordeaux. Sur le terrain, à travers l'association Vivre le canal ou via le collectif Agir pour le fluvial, il tente de mobiliser politiques et acteurs du secteur.

«Le fret est la raison d'être essentielle du canal, il n'y a même pas besoin de le dire puisque c'est pour ça qu'il a été créé», insiste-t-il. Dans les années 1970, au plus fort

Fret sur le canal : retour vers le futur

DELOREAN. Pendant plusieurs siècles, les marchandises étaient majoritairement transportées par péniche. Aujourd'hui, à l'heure où les enjeux environnementaux prennent de plus en plus de place dans les décisions politiques, Jean-Marc Samuel, membre de la Chambre nationale de la batellerie artisanale, milite pour la redynamisation du canal et le redéploiement du fret.

CHANGER

de son exploitation, le transport sur l'ouvrage de Riquet et le canal latéral à la Garonne enregistrait ainsi 620 000 tonnes de marchandises transportées. «Et puis on a voulu développer les autoroutes et l'on a oublié les voies fluviales. Aujourd'hui, l'utilisation des canaux constitue seulement 3% des transports, contre 82 % pour la route.» Pas extrémiste non plus, celui qui représente le Sud-Ouest à la Chambre nationale de la batellerie artisanale, se contenterait de voir passer cette proportion à 10%.

Jean-Marc Samuel descend les marches qui mènent à la vaste cale de sa péniche. «Déjà, il y a un avantage écologique : le transport fluvial permet d'utiliser moins de carburant fossile que le transport routier.» Le fret par voie d'eau garantirait également un grand respect des marchandises fragiles en évitant chocs et vibrations. «Pas

de bruit, pas d'accident, pas d'engorgement», résume le capitaine du Tourmente. Et certains commerçants ont déjà repris le pli. Jean-Marc Samuel cite l'exemple d'une enseigne de supermarché du centre-ville parisien qui a remis le fret au goût du jour en organisant des livraisons sur la Seine. Un dispositif qui assurerait une bonne image marketing mais qui permettrait aussi de recevoir la marchandise au cœur des villes. Seul bémol, un coût qui n'est pour l'instant pas compétitif face au transport routier. «Les chargeurs ne veulent pas payer plus cher mais si une politique d'aménagement d'infrastructure est mise en place, cela les encouragera», explique le batelier. L'installation de grues pour charger et décharger les bateaux ainsi que l'optimisation des quais serait donc un bon début pour rendre au canal du Midi ses heures de

gloire. Et là encore, Jean-Marc Samuel veut passer lui-même à l'action : une fois la péniche retapée, il organisera un voyage de reconnaissance des lieux et identifiera directement sur le terrain les besoins des éventuels transporteurs de marchandises. Une autre manière d'avancer vers son but.

Même s'il reconnaît «avoir été un peu fou» de se lancer dans cette mission d'ambassadeur du fret fluvial, son travail semble porter ses fruits : «La Région a annoncé vouloir rendre au canal ses infrastructures de transport», assure-t-il. Mais le batelier veut aller encore plus loin et défend un projet transversal : «Le canal du Midi n'est qu'un maillon du réseau fluvial français et européen, tous les acteurs politiques doivent se concerter.»

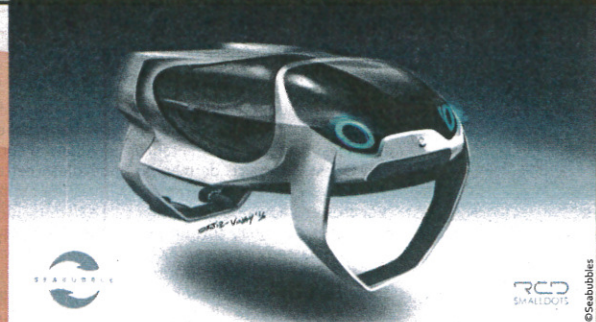
©MarineMugnier

SEABUBBLE : FAIRE DÉCOLLER LE TRANSPORT FLUVIAL



UNE TECHNOLOGIE DE POINTE

Un engin aux allures de navette spatiale sur le canal du Midi. L'image paraît irréelle et pourtant le SeaBubble devrait voir le jour en 2017. Une dizaine de prototypes seront testés à Paris en mars et leur utilisation pourrait se généraliser. Cette automobile du futur, composée de quatre ailes implantées sur une coque arrondie, survole l'eau grâce à la propulsion de deux moteurs électriques. Le but de cette embarcation atypique : transporter jusqu'à quatre passagers sans aucune émission de CO₂.



À L'ORIGINE, DEUX FOUS DE VITESSE

Cette idée farfelue est née dans l'esprit du navigateur Alain Thébault, inventeur de l'hydroptère et détenteur en 2009 du record de vitesse pour un bateau. Dans ce projet, il s'est associé au véliphaniste suédois Anders Bringdal, quadruple champion du monde et recordman du monde de vitesse sur planche à voile en 2012.

LE TRANSPORT DE DEMAIN ?

Leur invention séduit déjà public et municipalités. Avec un coût de fabrication de 12 000 euros, le véhicule serait facilement accessible. Certains parlent déjà du taxi du futur. La "bulle de mer" constituerait ainsi une alternative aux moyens de transport classiques à l'heure où les berges des fleuves ou des lacs qui accueillent des voies de circulation, sont embouteillées. En janvier dernier, les deux inventeurs comptaient déjà une centaine de précommandes.



SUR LE TERRAIN

Comment développer le tourisme autour du canal du Midi ?

DYNAMISME. Lieu de villégiature apprécié, le canal du Midi pourrait développer et valoriser ses atouts pour attirer plus de visiteurs. Le JT est allé à la pêche aux bonnes idées sur les berges du canal.

/// Par Gael Cérez

Faire du vélo un samedi midi ensoleillé, du port Saint-Sauveur à Toulouse jusqu'à l'écluse de Castanet à 15 kilomètres de là, permet de croiser un troupeau de randonneurs, des familles en promenade, des cyclistes pressés, des coureurs, une poignée de pêcheurs, des lecteurs sur banc, trois poules d'eau et le double de canards. Sans compter les habitants des péniches. Depuis la fin du fret à l'orée des années 1990, le tourisme est la principale raison d'être du canal du Midi, inscrit au patrimoine de l'Unesco en 1996. «C'est 85 % de son activité, soit 200 millions d'euros de retombées économiques es-

timées», avance Thierry Noisette, responsable de la communication de Voies navigables de France Sud-Ouest. Selon ce dernier, 10 000 passages de bateaux sont enregistrés en moyenne par an aux 63 écluses du canal, soit un peu plus d'un passage tous les 2 jours. VNF aimerait disposer d'autres données sur la fréquentation touristique, mais faute d'un observatoire ad hoc, aucun diagnostic précis n'a jamais été réalisé. Interrogés sur le développement touristique et économique de l'ouvrage de Riquet, le Département et la Région débordent d'envie de «coconstruire une gouvernance afin d'irriguer le territoire.» Dans les faits, un Comité de bien pour le canal du Midi a été créé en juin 2016 par l'État et la Région. Réuni pour la première fois à Carcassonne en janvier, il doit trouver un mode de gouvernance permet-

tant de se conformer aux attentes de l'Unesco en la matière. 230 millions d'euros pourraient être dévolus à cette tâche sur cinq ans, mais impossible pour le moment d'avoir une idée claire des actions mises en œuvre. La question est en tous cas essentielle car «il n'existe aucune coordination touristique de Toulouse à Sète», souligne Pierre Cardinale du Réseau fluvial toulousain et membre de l'association Au fil de l'eau. «Sans équipe, pas d'analyse, donc pas de diagnostic. L'avenir du canal du Midi passe par la création d'une entité touristique unique.» À l'écluse de Castanet, on observe l'évolution du canal en sirotant un verre à la terrasse du restaurant de la maison éclusière. «Il ne se passe absolument rien», estime Philippe Duranthon, gérant des lieux depuis une décennie. «Il y a eu un projet de location de bateaux mais cela n'a pas

abouti. Quand il n'y a pas de soleil, on s'ennuie ici.» Le restaurateur en vient même à souhaiter un peu de concurrence : «Tout le monde vient chez nous car nous sommes les seuls. On doit souvent refuser du monde. Il y a de place pour d'autres.»

« L'avenir du canal du Midi passe par la création d'une entité touristique unique »

Selon VNF, une vingtaine de maisons éclusières seraient disponibles pour des projets en relation avec le canal. Celle de l'écluse Bayard, en face de la gare de Toulouse, a été reconvertie en maison du vélo. De plus en plus de deux-

roues y sont loués pour arpenter les allées ombragées de platanes. Pour en profiter dans de bonnes conditions de l'Aquitaine au Languedoc, il faudrait améliorer les voies dans l'Aude et dans l'Hérault. Des études ont été lancées par les Départements respectifs pour goudronner les 200 km concernés. «Il faudrait donner plus d'informations aux touristes sur les hébergements, les restaurants, le patrimoine et les services et commerces de proximité le long du canal», ajoute Thierry Noisette. «Mais aussi aménager les ports, créer des pontons et promouvoir le tourisme fluvial.»

Autant d'actions qui permettraient de prolonger l'inscription Unesco en 2019 et de garder les 40% de touristes en plus attirés grâce au label depuis 25 ans.

@GCerez

Le canal du Midi veut sortir la tête de l'eau

TERRITOIRE. Les pouvoirs publics commencent à organiser un plan de bataille commun pour redynamiser la célèbre voie d'eau. Meilleure gouvernance ou valorisation du patrimoine, Philippe Valentin, cartographe, donne des pistes pour redonner ses couleurs à l'ouvrage de Riquet.

/// Par Séverine Sarrot

«Le canal du Midi est tellement inscrit dans l'esprit des gens comme partie intégrante de la région, qu'ils en oublient qu'il s'agit d'un ouvrage entièrement réalisé par l'Homme.» Pour Philippe Valentin, cartographe, ce constat explique en partie le manque d'attention portée à la voie navigable jusqu'ici : «Pour beaucoup, il s'agit d'un espace naturel qui se suffit à lui-même, mais c'est faux. Totalement artificiel, le canal est fragile, il a besoin d'entretien. C'est un patrimoine qu'il faut préserver.»

Celui qui a référencé sur une seule et même carte tous les ouvrages d'art disséminés le long du canal sait de quoi il parle. Il a parcouru la voie d'eau en long, en large et en travers pour en identifier les moindres contours, et s'est rapidement rendu compte que toutes les parties du canal n'étaient pas valorisées de la même manière. Il distingue un écosystème complexe où les différents enjeux sont pris en charge par des acteurs différents. Ainsi, «la dynamique de développement est fragmentée et les énergies sont dissoutes», constate le cartographe.

Béziers, par exemple, «s'est lancé dans un plan de réfection des voiries et bâtiments bordant le canal, ainsi que des écluses», témoigne Philippe Valentin. «Entre Béziers et Carcassonne, la fréquentation est dense car le patrimoine

est riche. Cette richesse se retrouve aussi entre Carcassonne et Toulouse, pourtant la fréquentation n'est pas au rendez-vous.»

Selon le spécialiste, le canal ne serait pas suffisamment mis en valeur lorsque l'on approche de la Ville rose. «Quand certaines communes cherchent à embellir le canal et ses berges, à Toulouse on l'enterre», relève

le cartographe, en référence à l'aménagement de la gare Matabiau proposé par l'architecte Joan Busquets. En effet, ce dernier a imaginé une grande esplanade recouvrant la voie d'eau. «Une curieuse façon de le mettre en valeur», confie Philippe Valentin.

La clé réside, selon lui, en une entité qui coordonnerait toutes les actions menées sur la totalité du canal : «Chaque commune ou département s'occupe de son tronçon sans s'interroger sur une politique globale. Or, c'est bien cela qui pêche.» Riquet, lui, a pensé son ouvrage dans son ensemble, «le fragmenter serait donc une erreur !»

Philippe Valentin salue toutefois la volonté des pouvoirs publics d'aller dans ce sens. Marie-Thérèse Delaunay, sous-préfète, a été nommée directrice de projet, en charge du canal du Midi. Le spécialiste du canal du Midi appelle cette coordination collective de ses vœux : «Il faut absolument mettre de côté les conflits d'intérêts politiques et économiques, au profit d'un patrimoine commun.» Une chose est certaine, «il faut agir maintenant. On ne peut plus se permettre de différer les efforts», conclut-il. La fusion de Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon devrait faciliter cette perspective.

UNE IMPORTANTE ÉCONOMIE TOURISTIQUE



Sources : Voies navigables de France, ministère du Développement durable, Région Occitanie

@severine_sarrot

LA DIFFICILE QUESTION DU FINANCEMENT



Sources : Voies navigables de France

AGIR

01/ REPLANter LES ARBRES
DU CANAL

Depuis dix ans, les autorités locales et les Voies navigables de France (VNF) luttent tant bien que mal contre le chancre coloré. Un champignon qui attaque les platanes qui bordent le canal du Midi. Face à cette infection, la seule solution est de les abattre. Mais pour préserver son patrimoine, la VNF a lancé fin 2013 la plus grande campagne de mécénat «environnemental» en France. «Depuis son lancement, nous avons obtenu près de 3,3 millions d'euros de la part du public et des entreprises. 70% des dons proviennent de la région Occitanie. Les gens ont un lien fort avec le canal du Midi et ils veulent préserver la faune et la flore», affirme Laurent Adlet, chef de mission mécénat à de VNF.

www.replantonslecanaldumidi.fr


© VNF

02/ SE FAMILIARISER
AVEC LE CANAL

L'association 2 Pieds 2 Roues édite chaque année des guides pour parcourir le département à pied ou à vélo et notamment les sentiers du canal du Midi. Le but étant de «favoriser et faire connaître les voies vertes.» Au programme : cartes, description des routes, points d'eau, conseils techniques, hébergements. En plus de ce guide, l'association organise chaque année des sorties d'une cinquantaine de kilomètres. Les balades du dimanche permettent ainsi de (re)découvrir l'ouvrage de Pierre-Paul Riquet le temps d'une journée.

2p2r.org


Pour aller plus loin, la rédaction met en lumière des initiatives sur le thème de la semaine. Des balades, des actions et des rencontres pour (re) découvrir l'ouvrage de Pierre-Paul Riquet.

03/ UNE RÉINSERTION
ÉCOLOGIQUE

Nettoyage des berges du canal du Midi, débroussaillage, élagage, entretien des espaces verts... Depuis 20 ans, le Chantier des berges, géré par l'association Le Relais, oeuvre à la réinsertion des personnes en situation précaire. En partenariat avec la ville, il emploie des chômeurs de longue durée, une passerelle vers le retour à l'emploi. Les membres du collectif peuvent se former aux métiers des espaces verts tout en préservant et protégeant l'écosystème autour du canal.

lerelais.ekablog.com
04/ ÊTRE BÉNÉVOLE
AU FESTIVAL CONVIVENCIA

Se déplacer sur une péniche au rythme de la musique, découvrir les paysages au fil de l'eau, rencontrer les acteurs locaux autour du canal. Les motivations ne manquent pas pour les bénévoles du festival Convivencia. «Certains ont un coup de cœur pour le lieu. Ils ont un déclic, et prennent conscience de la beauté du cadre et de la nécessité de le protéger», déclare Cécile Héraudeau, directrice du festival. Chaque année, une vingtaine de bénévoles travaillent ainsi pendant un mois à la promotion et à la sensibilisation à travers différents concerts, expositions et autres ateliers radiophoniques. Le festival Convivencia larguera une nouvelle fois ses amarres du 1er au 30 juillet.

www.convivencia.eu

02 MARS 2017

En ville

VOIX DU MIDI TOULOUSE
JEUDI 2 MARS 2017

5

TRANSPORTS. Métro, schéma routier... Un plan pour désengorger Toulouse

La mode des classements comparatifs des villes salue régulièrement qu'il fait bon vivre et travailler dans la Ville rose. Mais elle sanctionne tout aussi régulièrement Toulouse, parmi les villes les plus embouteillées de France... Un fléau que connaissent et redoutent bien les Toulousains, comme ceux qui transitent régulièrement par le périphérique aux heures de pointes notamment. Selon une récente étude, les automobilistes toulousains ont perdu, en moyenne, 23,7 heures dans les embouteillages en 2016. Les bouchons ont également de sérieuses conséquences sanitaires, renforçant la pollution et par conséquent la mauvaise qualité de l'air. « Je veux combattre cette problématique historique de l'agglomération et Toulouse Métropole va s'en donner les moyens », prévient Jean-Luc Moudenc. L'année 2017 sera déterminante. Elle verra notamment l'adoption d'un nouveau Plan de déplacement urbain (PDU), fixant les orientations en matière de transports publics pour ses 25 prochaines années.

Définie par Tisséo, l'organisme gestionnaire des transports à Toulouse, cette feuille de route baptisée « Plan Mobilités

2020-2030 » prévoit diverses réalisations. Les principales : la fameuse troisième ligne de métro de Colomiers à Labège, le doublement de la capacité de la ligne A du métro, un maillage de dix nouvelles lignes de bus rapides dits Linéo, ou encore le téléphérique urbain.

Un schéma routier plébiscité

« L'objectif est de desservir un habitant sur deux et surtout 70 % des emplois, contre 30 % aujourd'hui, en transport en commun d'ici 2030. Ce plan doit principalement agir sur les déplacements domicile-travail, qui congestionnent quotidiennement nos axes routiers », détaille Jean-Luc Moudenc. Pour ce faire, c'est au total un investissement de 3,8 milliards d'euros que les pouvoirs publics doivent poser sur la table. « 90 % du financement est déjà acquis. Il reste 10 % à trouver », poursuit Jean-Luc Moudenc. Toutes les collectivités locales impactées par ce plan doivent désormais rendre leur avis avant l'adoption définitive. Sollicités jeudi 23 février, les élus de Toulouse Métropole ont largement souscrit au projet, la délibération rendant avis favorable ayant été adoptée



Avec un plan de déplacement et un schéma routier, Jean-Luc Moudenc veut agir sur les trajets domicile/travail. © Delphine Russell

à 88 voix pour et 8 contre.

Autre axe de travail : la définition prochaine d'un schéma routier concernant l'ensemble du territoire métropolitain, par étape et selon l'échéancier suivant : 2020, 2025, 2030. Jean-Luc Moudenc l'a annoncé lundi 27 février 2017 à l'occasion d'un déjeuner de presse : « La plupart des maires des communes adhérentes de Toulouse Métropole me disent être asphyxiés et me demandent des routes. Nous devons avoir une réflexion globale et cohérente à cet égard ». Pour ce faire, Toulouse Métropole profite d'un transfert

de compétences lié à la nouvelle réforme territoriale et à la mise en place de la Loi NOTRe. Depuis le 1^{er} janvier 2017, Toulouse Métropole prend en charge la gestion de l'ensemble de la voirie du territoire métropolitain. Une partie du réseau routier relevait jusqu'ici de la compétence du conseil départemental.

Deuxième rocade

Parallèlement, le président de Toulouse Métropole entend poursuivre la discussion autour d'une de ses promesses : la réalisation d'un contournement routier, résumé sous le vocable générique de « deuxième

rocade. L'idée est de dédier le périphérique toulousain au trafic de proximité et de créer de nouvelles voies pour le transit. Par deuxième rocade, il ne faut pas entendre la réalisation d'une seconde ceinture autour de Toulouse. Il s'agirait de barreaux permettant de relier des infrastructures déjà existantes », précise Jean-Luc Moudenc.

Pour l'heure, l'idée du président de Toulouse Métropole est de créer un barreau à l'est de Toulouse reliant les autoroutes A61 (vers Narbonne) et A62 (vers Bordeaux/Paris). À l'ouest de Toulouse, le projet est plus minimal : il consiste en la jonction avec la Voie Lactée et la rocade Arc-en-Ciel déjà existantes et la création d'un pont sur la Garonne, au nord de Toulouse. Selon Jean-Luc Moudenc, le premier projet serait financé par un péage autoroutier, le second à la charge des collectivités. Trois millions d'euros sont inscrits au contrat de plan État-Région en vigueur pour la réalisation d'une étude sur ce projet. Une maigre enveloppe comparée à celle consacrée à une étude pour un contournement de Montpellier dans l'ancien contrat de plan État/Région en Languedoc-Roussillon. « Je me sens un peu

seul avec ce projet sur lequel la gauche locale a décidé de jeter l'opprobre. Je souhaite la réalisation d'études, lesquelles doivent également intégrer des propositions alternatives, notamment celles des adversaires à ce projet ».

Pascal Pallas

« Je n'oublie pas le vélo »

Malgré tout, les modes de déplacement doux restent travaillés par Toulouse Métropole. « Nous n'oublions pas le vélo », assure Jean-Luc Moudenc, qui a fait acter un plan d'investissement de 10 millions d'euros sur le mandat. Le plan Vélo, concrétisé en 2017, va concerner 53 programmes d'actions, pour un total de 576 km de pistes cyclables mis à disposition des habitants de Toulouse Métropole. Une politique qui veut inciter les Toulousains à utiliser le vélo. Aujourd'hui, 7 % des actifs se rendent par exemple au travail à vélo. La Ville rose est dans le Top 5 des métropoles de France, bien au-delà de la moyenne nationale.

SAINT-JEAN Dépakine: Marine Martin à Palumbo

• page 25

LA DÉPÊCHE

DU MIDI Nord-Est

saint-jean

02 MARS 2017

soirée débat

Dépakine : Marine Martin samedi à Palumbo

Marine Martin, présidente de l'Apesac (Aide aux Parents d'Enfants souffrant du Syndrome de l'Anti-Convulsivant) sera à l'Espace Palumbo, samedi, à partir de 14 h 30. Invitée du député Gérard Bapt, cette femme désormais symbole des victimes de la Dépakine, médicament antiépileptique, souhaite lancer une antenne régionale de son association.

Marine Martin fait la guerre contre ce médicament depuis six ans. Son fils, depuis sa naissance, fait les frais d'une prise pendant la grossesse. Il souffre de malformations, d'un Spina bifida occulta, sa colonne vertébrale est imparfaite, les vertèbres sont touchées aussi... Sa vie ne sera que combat pour lui aussi. Cette situation personnelle, aujourd'hui enfin reconnue, lui sert, malheureusement, de socle pour une lutte longue et difficile. Mais au fil des ans, plusieurs victoires ont été remportées par cette femme courageuse et déterminée. En 2014, elle obtient par exemple la réévaluation des conditions de prescription, entre autres avancées sur la question. Une étape importante. En 2015, Marine Martin a fini par rencontrer la ministre Marisol Touraine et par susciter l'intérêt des médias, ce



Marine Martin sera samedi à l'espace Palumbo de Saint-Jean.

qui lui a ouvert de nombreuses portes. La dernière en date et d'avoir obtenu de l'Assemblée nationale l'accord pour étudier la mise en place d'un fonds d'indemnisation. Elle peaufine actuellement la modification du décret d'application. « Nous avons obtenu de pouvoir choisir les experts. Les premières victimes pourront déposer leur dossier cet été ! », précise-t-elle.

Blessée mais déterminée

Marine Martin conservera cependant toujours cette culpabilité d'avoir rendu ses enfants malades sachant aussi qu'elle n'en est pas la première respon-

sable. « J'ignore encore pourquoi on m'a ainsi menti ». Cette douleur et sa colère renforcent sa volonté de combat.

Son énergie, elle l'a puisée auprès de sa famille, mais aussi dans ses soutiens. Parmi eux, des femmes qu'elle admire comme Irène Frachon, médecin du scandale du Médiator, mais aussi deux hommes en particulier, le député Bapt et l'avocat M^e Charles Joseph-Oudin qui la défend. Après avoir participé au livre de Clotilde Cadu, journaliste à « Marianne », dans lequel elle livre son témoignage, elle vient d'écrire le sien, « Dépakine, le scandale, je ne pouvais pas me

AU PROGRAMME

14 h 00 à 14 h 30 : accueil par le député Gérard Bapt, fer de lance du scandale du Médiator au côté d'Irène Frachon.

14 h 30 à 15 h 15 : Marine Martin présentera le travail de l'association Apesac. Elle fera un point d'actualité sur les dernières avancées.

15 h 15 à 16 h 30 : questions avec la salle.

16 h 30 : petit goûter.

Entrée gratuite. Il est bien de confirmer sa présence :

<http://www.apesac.org/actions/inscription-rassemblements-2017>

taire... », en vente dès le mois d'avril.

Aujourd'hui, si elle ne veut pas « faire supprimer ce médicament qui marche pour les épileptiques », Marine Martin estime que « Sanofi doit un jour être condamné à payer. Je me battrais jusqu'au bout. Si j'arrête, ça s'arrête. L'association est une unité pour aller en justice mais aussi un soutien pour les familles. Les antennes régionales nous sont indispensables... ».

Emmanuel Haillot

Samedi 4 mars, lisez notre interview en page Grand Sud

saint-jean

02 MARS 2017

Tasto Mounjetos Le maire et trois concitoyens intronisés



Bernard Boulouys (debout) avec Marie-Dominique Vézian, Gérard Picard et Claude Marrigues dégustant le mounjetado.

Le premier chapitre saint-jeannais de la Chancellerie du Toulousain de la Confrérie Souveraine et Pacifique des Tasto Mounjetos du Comminges s'est déroulé dimanche. Quelque 150 convives avaient pris place pour déguster le fameux mounjetado composé de haricots blancs, confit de canard, saucisse, pied de cochon et couennes.

Mais avant, le Saint-Jeannais Bernard Boulouys, chancelier, a rappelé la genèse de cette confrérie bâtie sur le socle de la valeur essentielle qu'est l'amitié. Puis il a procédé à l'intronisation de onze nouveaux chevaliers et nonnettes, dont quatre Saint-Jeannais : le maire Marie-Dominique Vézian, Gérard Cayrac, Claude Marrigues et Gérard Picard. Suite aux épreuves orales et pratiques, conclues par le serment à Eole, dieu du vent, cha-

rat pour la présentation du diplôme. C'est à partir de là que pouvait retentir, entonné par tous, l'hymne de la confrérie, le traditionnel « Montagnes-Pyrénées ».

À ce chapitre avaient également pris place des confréries amies telles la commanderie des Grands Vins de Gaillac, la Tarte aux Fraises, la Poule Farcie et la Violette de Toulouse. « En tant que maire, je ne peux que me féliciter de recevoir les Tasto Mounjetos qui défendent si bien nos plats régionaux. En tant que Saint-Jeannaise, j'ai passé une journée très conviviale et amicale autour d'un plat succulent », commentait Marie-Dominique Vézian.

Pour sa part Bernard Boulouys a rappelé : « Nous sommes reconnus au patrimoine culturel immatériel de l'Unesco et adhérents au Conseil européen des Confréries ».