

25 janvier 2017 revue de presse _____ 2

25 janvier 2017 revue thématique DD _____ 4

25 JAN. 2017

LEGISLATIVES / 2^e CIRCONSCRIPTION

«Une autre voie, à la gauche du PS, est nécessaire»

► L'essentiel

Serge Nicolo sera le candidat du PCF pour les élections législatives de juin. Âgé de 45 ans, il avait déjà été candidat pour les cantonales en 2015. Il répond à nos questions.



Qu'est-ce qui a motivé votre choix ?
Ce dernier quinquennat a été marqué par les luttes sociales contre les lois Macron et El-Khomri. Les élections législatives doivent élire des représentants du peuple capables d'impulser des mesures sociales et d'être le moteur d'un changement radical. L'enjeu est là ! Quel que soit le résultat des présidentielles, il est indispensable de former un groupe à l'Assemblée Nationale composé de députés communistes.

Quelles sont les grandes lignes de votre programme ?
Chaque année 60 à 70 milliards échappent au fisc (1 milliard pour la Haute-Garonne). Prendre le pouvoir sur la finance est une nécessité pour partager les richesses, améliorer les services publics, les transports et réinvestir dans l'économie et l'industrie pour une relance économique soucieuse des intérêts sociaux et

environnementaux. La France doit proposer un autre modèle européen axé sur la coopération des nations, contre l'austérité et pour les droits humains. Sortir de l'OTAN est l'une de nos exigences, on ne fait pas la guerre pour sortir de la guerre. La France se doit d'être une terre d'accueil en même temps qu'elle œuvre à la sécurité et la paix des peuples. C'est là une partie de notre programme La France en commun.

Comment se déroulera votre campagne ?

Sur le terrain ! C'est un peu l'ADN du parti communiste (quand d'autres n'existent que sur YouTube) que d'aller au-devant des citoyens. Sur les marchés, à la sortie des entreprises, les militants de la circonscription sont nombreux et motivés. Nous ferons également du porte-à-porte et plusieurs réunions publiques, sur des thèmes nationaux et locaux. Une première réunion publique aura lieu le 26 janvier, salle des allées de Barcelone à 20h30, pour défendre la Sécurité Sociale.

Quelle alternative politique souhaitez-vous proposer aux électeurs ?

Une autre voie, à la gauche du parti socialiste, est non seulement possible mais nécessaire. Je souhaite, avec les autres candidats désignés par le PCF, porter cette alternative. Nous nous engageons à combattre les politiques d'austérité et de démantèlement des services publics, de mettre fin au CICE et d'avoir une vraie action contre l'évasion fiscale. Il faut stopper les délocalisations, les licenciements boursiers et initier un renouveau industriel pour la France, avec comme levier d'action un pôle public de financement. Nous proposons de créer une sécurité sociale de l'emploi et d'encadrer les salaires pour améliorer le niveau de vie des Français. Au contraire des discours négatifs ou haineux, la France doit redevenir un pays de solidarité.

Qui sera votre suppléante ?
Nicole Castillon, retraitée, qui a été conseillère municipale de 1995 à 2001 et maire adjointe de 2001 à 2008 de la commune de Saint-Jean, s'engage à mes côtés dans cette campagne...

Recueilli par Emmanuel Haillot

LA DÉPÈCHE DU MIDI

Nord-Est

SAINT-JEAN

Prochain conseil municipal

25 JAN. 2017

Le prochain conseil municipal se réunira lundi 30 janvier prochain, à 18 heures, à l'Espace Palumbo. Tous les Saint-Jean-nais peuvent y assister.

MONTRABÉ

Le restaurant scolaire sera agrandi



Jacques Sebi a présenté ses vœux aux Montrabéens./Photo DDM

Venus nombreux à L'Accent, les Montrabéens ont assisté aux vœux de Jacques Sebi, maire de Montrabé. En présence de Gérard Bapt et des maires des communes voisines, il a évoqué les valeurs de la République et la défense de la laïcité : « Mon premier vœu pour 2017, c'est que cette valeur républicaine essentielle soit mieux intégrée, que l'on puisse enfin cultiver le bien vivre ensemble... » Jacques Sebi a souligné le mérite de la police municipale et notamment de Serge Curcuru, retraité depuis le 1^{er} janvier, qu'il a remercié pour son dévouement. Pour 2017, aux écoles, priorité à l'extension et à la réhabilitation du restaurant scolaire, ainsi qu'au réaménagement

de la cour de la maternelle. Un nouvel ALAE sera construit en remplacement des préfabriqués à la Maternelle, avec 2 salles d'activités de 60 m² et 40 m². Autre projet : la restructuration du cœur du village, avec la création d'un jardin public en lieu et place des anciens ateliers municipaux. Sans oublier la réfection du chemin de Mireille, et le développement des déplacements en mode doux, le tout autofinancé grâce à une gestion saine des finances communales, donc sans augmentation d'impôts ni recours à l'emprunt.

Jacques Sebi a conclu en souhaitant « qu'en France la solidarité et une dynamique positive puissent s'installer ».

le fait du jour

Transport du futur l'envol à Francazal

► L'essentiel

Nous l'annoncions en exclusivité dans notre édition d'hier : Hyperloop TT va monter son centre de recherche et développement et une piste d'essai d'1 km à Francazal.

Toulouse, capitale mondiale d'Airbus, veut désormais aussi associer son nom au transport terrestre intelligent. Avec la création de son centre de recherche et développement européen et d'une piste d'essai d'1 km de long à Francazal, Hyperloop Transportation Technologies (HTT), l'une des sociétés qui développent le concept de train magnétique ultrarapide (+ de 1 000 km/h) introduit par Elon Musk (le patron de Tesla et SpaceX) en 2013. Hier matin, une convention a été signée entre les deux dirigeants de la société californienne, Dirk Ahlborn et Bibop Gresta, le préfet de région Pascal Mailhos pour l'Etat, la présidente de la région Occitanie Carole Delga et le président de Toulouse Métropole, Jean-Luc Moudenc. Ce document prévoit l'installation du centre de R & D

et de la piste d'essai qui doit permettre à un prototype toulousain de circuler en « lévitation magnétique » (c'est le terme breveté) d'ici « trois ou quatre ans », après un investissement de « 40 millions de dollars », selon Dirk Ahlborn. Avec une cinquantaine d'emplois à la clé. Ce transport du futur est « intermédiaire entre le train et l'avion », explique le cofondateur d'HTT en 2013, grand colosse portant costume sombre sans cravate et tennis noires, « des capsules avec passagers ou marchandises circulent à la vitesse du son dans un tuyau en acier en créant un vide dans le tube, qui efface toute résistance de l'air. La propulsion provient d'énergies renouvelables, d'où des coûts limités ».

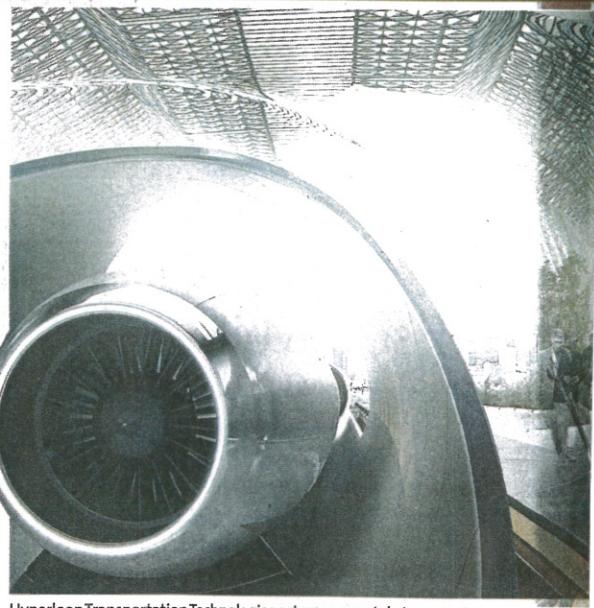
Bibop Gresta, cofondateur d'HTT, ludion mince et barbu portant lui aussi costume sombre mais avec cravate jaune et baskets blanches, explique pourquoi ils choisissent Toulouse pour s'implanter : « C'est un pôle technologique majeur, avec une histoire liée à l'innova-

tion, le choix est naturel et évident ». Son compère complète en évoquant la naissance de l'aviation, « sans oublier le foie gras ». Mais plus sérieusement, HTT envisage aussi d'implanter à Francazal la Hyperloop Academy, plate-forme de relation avec les universités et les labos de recherche, ainsi qu'un incubateur de start-up travaillant sur des technologies connexes à Hyperloop et un centre de démonstration, vitrine du projet. Le tout devrait prendre place dans et autour du bâtiment de l'ancien mess de la base de vie de la BA 101, au sud du site de Francazal.

La partie aérodrome, au nord, avec ses hangars, dont l'un accueille la maintenance d'ATR, reste concédée par l'Etat pour 45 ans à la Sefta. La piste d'essai longera la voie royale, route qui desservait la zone, désormais dédiée, avec Easy Miles, concepteur de véhicules autonomes, aux transports du futur.

Philippe Emery

Une convention a été signée hier entre l'Etat, la Région, la Métropole et Hyperloop TT.



Hyperloop Transportation Technologies est un concept de transport par tube entre le train et l'avion./Image de synthèse Agence François Leclercq

QUELLE CRÉDIBILITÉ POUR LE PROJET ?

Certaines mauvaises langues évoquent un projet de science-fiction qui flotterait quelque peu en « lévitation magnétique », reprenant le terme, breveté, sur lequel repose Hyperloop. Et d'évoquer l'expérience avortée du « Hollywood-sur-Garonne » envisagé un temps à Francazal. Une première différence réside dans le soutien affiché par l'Etat, la Région et la Métropole. Avec même des aides publiques à la clé, ce qui n'a jamais été le cas des studios précédents. Les très communicants dirigeants d'Hyperloop TT peuvent-ils être accusés de venir à la pêche aux subventions ? « L'argent est le dernier de nos soucis », se défend Dirk Ahlborn, qui affirme vouloir investir 40 millions de dollars sur 3 ou 4 ans sur le site toulousain : « C'est le pôle de compétences et de matière grise qui nous a attirés à Toulouse, berceau de l'aéronautique ». Les pouvoirs publics donnent de la crédibilité à HTT, qui n'est qu'une des sociétés développant ce transport du futur (avec le Californien Hyperloop One, le Canadien Transpod, associé à un architecte toulousain, David Rechatin), mais « HTT apporte aussi de la crédibilité au pôle toulousain du transport intelligent », confirme Jean-Luc Maté, patron du cluster régional, qui vient de signer un partenariat avec Oslo, Barcelone et Montréal, villes leaders mondiales sur le transport intelligent.

Ph. E.

LA DÉPÈCHE DU MIDI

Nord-Est

25 JAN. 2017

repères

50

EMPLOIS > salariés. C'est ce qu'annonce Hyperloop TT pour son centre de R&D de Francacazal. La société l'exploite surtout des collaborations rémunérées par échange de stock-options contre travail. 40 millions d'€ seraient investis sur site.

« L'idée de relier Toulouse et Montpellier en une demi-heure nous séduit ».

Jean-Luc Moudenc, président de Toulouse Métropole

Hyperloop TT : des capsules à plus de 1000 km/h

Le projet futuriste sera étudié dans le centre de R&D de Toulouse-Francacazal et sur une piste d'essai d'un kilomètre de long

Les « capsules » circulent dans un tube d'acier sous vide. A l'intérieur, des fenêtres installées rendent l'expérience du passager confortable.



La piste d'essai

Elle longera le centre de R&D sur la partie sud de Francacazal, dédiée aux transports du futur



*estimation

Panneaux solaires permettant de faire fonctionner le système

La propulsion

La capsule repose sur des coussins d'air pressurisés qui permettent de limiter les frottements



Exemple d'un trajet Toulouse-Montpellier : 24 minutes*



Sources et Images : Hyperloop TT, Tesla, SpaceX

réactions

« WE WANT A FRENCH SILICON VALLEY IN OCCITANIE »

Carole Delga, présidente de la région Occitanie Pyrénées/Méditerranée

Welcome hyperloop in Occitanie. We want a french Silicon Valley in Occitanie. Nous avons la volonté que notre région soit la région de l'innovation. Déjà, nous consacrons 3,8 % de notre PIB à la recherche et au développement, ce qui fait de nous la première région de France en la matière, avec 15 pôles de compétences (le plus grand nombre en France), 30 000 chercheurs et deux métropoles French Tech (Toulouse et Montpellier). L'idée de les relier en 24 minutes est pour l'instant au stade du rêve, il est trop tôt pour parler d'échéance et de coût. La venue d'Hyperloop à Francacazal contribue à notre spécificité régionale en matière de transports du futur, alors que 120 000 personnes y travaillent déjà dans les transports intelligents. La Région soutiendra ce projet de R & D par un contrat d'appui. Le projet n'est pas encore déposé mais on envisage 1 à 5 millions d'euros, selon le projet immobilier qui sera aidé.

Jean-Luc Moudenc, président de Toulouse Métropole

Quel bonheur de voir la Californie s'implanter à Toulouse, développer son centre de R & D à Francacazal, en pleine reconversion. Toulouse a été repérée par vous (Hyperloop TT) comme l'une des métropoles les plus dynamiques d'Europe et la plus dynamique de France, qui a créé 150 000 emplois en 20 ans, qui est liée, aussi, à l'histoire de l'aviation et de ses grands noms : Clément Ader, Latécoère, Concorde, l'A380, et qui est désormais la capitale mondiale d'Airbus. L'idée de relier Montpellier à Toulouse en moins d'une demi-heure nous séduit. La Métropole sera l'aménageur de la zone d'activités

Pascal Mailhos, préfet de région Occitanie.

Le protocole que nous allons signer ouvre la voie à l'implantation en France d'une piste prototype de ce transport du futur et de deux centres d'innovation. L'Etat a déjà engagé deux milliards d'euros dans la région sur l'innovation d'avenir. 15 millions seront mobilisés sur le projet Hyperloop à Francacazal au travers de crédits recherche et d'un programme investissement d'avenir. L'Etat met à disposition l'emprise nécessaire (sur la partie Sud du site) et s'engage à des procédures administratives rapides pour l'obtention des crédits.

Alain Chaléon, maire de Cugnaux

Après le centre de maintenance d'ATR, voici un second signal pour Francacazal avec Hyperloop, transport du futur. Nous travaillons à l'aménagement de la zone pour qu'elle soit vivante aussi le soir (services, équipement).

Propos recueillis par Philippe Emery

MODE D'EMPLOI : L'HYPERLOOP À LA LOUPE

Hyperloop, comment ça marche ? Le principe de départ est le même pour les différentes sociétés concurrentes sur ce marché en plein devenir, même si chaque entreprise y apporte ses variantes, issues de son savoir-faire et de ses recherches, partenariats et brevets. Au cœur de l'activité de HTT, Hyperloop™ est un concept de transport par tubes permettant aussi bien des déplacements urbains que des connexions intermétropolitaines. Au départ, il y a deux tubes d'acier posés sur un viaduc et dans lesquels circulent des capsules transportant les voyageurs (ou de la marchandise) au-dessus du sol à une vitesse pouvant atteindre celle d'un avion, presque la vitesse du son, grâce à la mise sous basse pression de l'air à l'avant des capsules, évitant tout frottement. La

capsule se déplace sur une sorte de tapis ou de coussin d'air, comme flottant dans le tube hermétiquement fermé. À l'intérieur de la capsule, « des fenêtres virtuelles innovantes utilisant une technologie Eye-Tracking créent une vue extérieure virtuelle réaliste pour les passagers », destinées à éviter toute claustrophobie. Des applications d'amortissement de mouvement, limitant l'accélération à la « sensation équivalente à une voiture de sport », et la décélération « plus douce qu'un avion rendent l'expérience du passager confortable et agréable », assure Hyperloop TT. La propulsion est générée par une nouvelle technique dite de « levitation magnétique passive » (MagLev) appelée Inductrack, pour laquelle HTT a conclu un accord exclusif d'utilisation avec

le Lawrence Livermore National Laboratory. Cette technologie s'appuie sur Halbach Array, un système breveté d'aimants qui génèrent la propulsion, l'énergie et la levitation nécessaire, avec un besoin en électricité très inférieur à celui des précédents MagLev similaires, toujours utilisés. L'emploi de sources d'énergies renouvelables et d'un système de freinage récupérant l'énergie cinétique permettra à Hyperloop™ de produire plus d'énergie qu'il n'en consommera », selon la société. HTT, qui compte seulement 30 salariés en Californie, travaille en partenariat avec une équipe de plus de 600 professionnels qui sont rémunérés en parts de la société (stock-options). Des centres ont été créés en Espagne, en Slovaquie et dans les Emirats.

Ph. E.

La vignette anti-pollution passera-t-elle par Toulouse ?

25 JAN. 2017

l'essentiel ▶ Alors que les villes de Paris, Grenoble ou encore Lyon sont déjà soumises au nouveau concept de circulation restreinte, la pastille écologique devrait se généraliser.

Les bulletins quotidiens de l'observatoire régional de l'air (Oramip), ne vous ont sans doute pas échappé. Ces derniers jours encore, comme tous les hivers, la pollution aux microparticules pourrit l'atmosphère de l'agglomération toulousaine. Pour l'instant, la parade se borne à de simples alertes d'information et les mesures de restriction de la circulation ne nous touchent pas. Mais le nouveau dispositif qui oblige depuis le mois de janvier les automobilistes parisiens, lyonnais ou grenoblois (depuis novembre) à arborer une pastille écologique, également appelée vignette pollution Crit'Air, pourrait, si la préfecture le décide, arriver dans la Ville rose comme dans 25 agglomérations françaises. L'objectif des pouvoirs publics est de classer les véhicules en fonction de leurs niveaux d'émissions polluantes pour imposer un nouveau système de circulation restreinte plus efficace que le système actuel de circulation alternée entre les véhicules équipés de plaques minéralogiques paires ou impaires.

La chasse aux pauvres ?

À Paris, par exemple, depuis lundi, seuls les véhicules dotés de vignettes pollution de catégorie 1 à 4 sont autorisés à circuler. À Lyon, ce sont les véhicules équipés de vignettes de catégorie 1 à 3 sur les six catégories de couleurs qui ont été définies. La pastille verte Crit'Air est réservée aux véhicules à zéro émissions moteur, 100 % électrique et hydrogène. La violette (catégorie 1) est réservée aux véhicules essence ou hybrides commercialisés depuis le 1er janvier 2011 (tous les véhicules diesel en sont dérogés, mais les plus récents). La jaune (2) re-



Les pastilles de couleur ont déjà débarqué à Paris, Lyon et Grenoble. À quand notre tour ? / DR

groupe les véhicules essence ou hybrides (de 2006 à 2010) et les diesels lancés à partir du 1er janvier 2011. Cette catégorie représente 23 % des voitures particulières selon les chiffres du ministère de l'Environnement. La pastille orange (3) est réservée aux véhicules essence ou hybrides lancés entre 1997 et 2005, et les diesels de 2006 à 2010. Cette catégorie représente 43 % des voitures particulières. La pastille de couleur marron (4) est réservée aux diesels lancés entre 2001 et 2005, enfin la pastille de couleur grise (5) correspond

aux véhicules diesel lancés entre 1997 et 2000. Ce sont ceux qui ont été interdits de circulation à Paris. Ce sont aussi les plus pénalisés et qui représentent 6 % des voitures particulières.... À terme, les fameuses pastilles pourraient aussi servir à réservier plus de places de stationnement en centre-ville aux véhicules propres et décourager l'accès aux véhicules les plus polluants au profit des transports en commun. Une sélection qui, pour certains, s'apparente aussi à la chasse aux pauvres...

Gilles-R. Souillés

ET L'ABAISSEMENT DE LA VITESSE ?

Dans le cadre de l'actualisation du plan de protection de l'agglomération toulousaine, l'ORAMIP a procédé à une évaluation de la pollution si était mise en œuvre l'abaissement de la vitesse de circulation de 130 à 110 km/h et de 110 à 90 km/h, selon les axes. Pour l'ensemble des axes routiers concernés par cette mesure d'abaissement, la quantité totale d'émission d'oxydes azote (NOx) augmente de 26 % à l'horizon 2020 si la mise en place de cette action d'abaissement de la vitesse n'est pas mise en œuvre. L'écart d'émission est moins important pour les particules en suspension (PM10) et les particules fines (PM2.5) avec respectivement 4 % et 6 % d'augmentation en plus sans la mise en œuvre de l'abaissement de la vitesse.

VILLES > Pastille écologique.

Outre Paris, Grenoble et Lyon qui l'ont déjà adoptée, 22 autres aglos couvertes par un plan de protection de l'atmosphère pourrait passer à la pastille écologique : Avignon, Béthune, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Douai-Lens, Lille, Marseille-Aix-en-Provence, Metz, Montpellier, Nancy, Nantes, Nice, Orléans, Pointe-à-Pitre-Les-Abymes, Rennes, Rouen, Saint-Étienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse, Tours, Valenciennes.

68

EUROS > amende. Tout contrevenant risque une amende de 68 euros (135 euros pour un poids lourd), 45 euros, si c'est payé immédiatement.

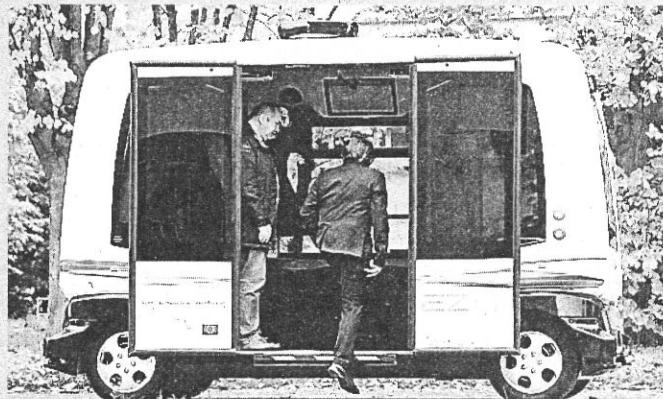
25 JAN. 2017

grand toulouse

innovation

La navette sans chauffeur expérimentée

La start-up toulousaine Easy Mile continue les tests de ses véhicules autonomes EZ10 sur la base de Francazal. Et à Paris, la RATP l'expérimente entre les gares de Lyon et d'Austerlitz. Le EZ10 est le premier véhicule électrique sans chauffeur au monde. Dédié au transport dans les campus, centre-ville, business park ou encore aéroports, il est capable de transporter jusqu'à 12 passagers, à une vitesse maximale de 10 km/h. Tandis que le constructeur automobile Ligier fabrique les véhicules en Auvergne, la société Easy Mile gère le système de guidage. « Ce véhicule n'a besoin d'aucun système électrique au sol car il suit



La navette en phase de test à Francazal./Archives DDM, Xavier de Fenoyl

une ligne virtuelle préalablement établie » explique Marion Lheritier, de la société Easy-Mile. Le minibus est équipé de capteurs et lasers lui permettant non seulement de suivre

une trajectoire et de connaître sa position mais aussi d'être capable de s'adapter aux interactions extérieures.

Sur le site de Francazal, les nouveaux véhicules sont testés

avant d'être mis en service. « Il y a aussi un travail qui est fait sur l'amélioration de leurs capacités concernant la vitesse et la détection d'obstacles » souligne Marion Lheritier. Déjà en circulation en Australie, au Japon, en Norvège, et aux États-Unis, deux véhicules viennent d'être lancés à Paris sur le pont Charles de Gaulle. « Ces véhicules ont été conçus pour répondre à la problématique des smart cities » explique Marion Lheritier. En faisant le lien entre les stations de transports en commun et la destination finale, ce projet vise, à terme, « une baisse de l'utilisation des véhicules personnels ».

Marine Jourdan

transports

25 JAN. 2017

Plan de déplacements urbains: le «oui mais» du Département

Réunis en assemblée hier, les élus du conseil départemental ont voté un avis favorable, assortis de réserves, au Plan de déplacements urbains programmé pour 2020-2030 par le syndicat des transports en commun, le SMTC-Tisséo. Le « PDU » est la planification de toutes les grandes infrastructures de transports pour l'agglomération toulousaine. Il contient notamment le projet de 3e ligne de métro et fait l'objet en ce moment d'une consultation auprès des personnes publiques.

Les élus départementaux disent tout d'abord leur satisfaction de voir la 3e ligne relier Colomiers à Labège-La Cadène, un tracé qui dessert la première couronne, ce qui n'était pas prévu dans une version initiale. De même pour eux est acquis le prolongement entre la ligne B jusqu'à la future station INPT de la 3e ligne. Ce sont les deux



Le Département est satisfait par une 3e ligne qui dessert la périphérie

points les plus importants de l'avis, souligne-t-on au conseil départemental. Enfin, les élus approuvent la desserte de la périphérie par les bus rapides Linéo.

Plusieurs réserves sont cepen-

dant formulées. « L'offre de transports s'appuie essentiellement sur la 3e ligne », expose la délibération, d'où le sentiment d'un plan qui se « focalise sur le pôle urbain toulousain ».

Le financement d'un PDU à

ÉTUDE SUR LE TRAFIC DU PÉRIPH

Les élus du conseil départemental, opposition comprise, ont voté la participation de la collectivité à l'étude sur le trafic du périphérique, étude « multimodale » qui ne comporte pas de référence à la seconde rocade voulue par Jean-Luc Moudenc. Le président du Département avait dit son opposition à ce projet. L'étude de 3 M€ est cofinancée par l'Etat, la Région, la Métropole, le Département et le SMTC-Tisséo.

3,8 milliards d'euros reste par ailleurs à préciser, selon la collectivité qui juge aussi que le développement des transports alternatifs à la voiture est « moins ambitieux » que dans le PDU de 2012.

J.-N. G