

Explication de vote CGT dans le cadre de l'avis sur le projet de révision du PDU (Jean-François AGRAIN)

Monsieur le Président du CESER,
Mesdames et Messieurs les conseillers,
Mesdames et Messieurs,

Le projet de PDU arrêté par le comité syndical de Tisséo SMTC doit être soumis à la consultation des personnes publiques associées.

Ce deuxième PDU est élaboré dans un contexte différent du précédent. De nouveaux textes de lois ainsi que des outils d'aménagement et de planification ont vu le jour, notamment les schémas de cohérence et d'organisation du territoire. De plus, la question environnementale qui existait déjà en 1999 est devenue bien plus prégnante.

Il en résulte un projet dont le périmètre a sensiblement évolué. Il s'étend désormais à 117 communes, avec une recherche de cohésion entre urbanisme, logement et transport. La CGT approuve cette démarche mais en mesure aussi toute la complexité.

Comme beaucoup de métropoles, Toulouse n'a pas échappé à la cherté et à la flambée des prix de l'immobilier enregistrée ces cinq dernières années, avec pour corollaire une augmentation significative du prix des loyers.

Ceci génère un processus analogue à la région parisienne. Pour des raisons financières un nombre croissant de salariés, mais aussi d'étudiants demeure à la périphérie de Toulouse.

Ce phénomène de « rurbanisation » pose de nombreux problèmes en matière de circulation et de transport. Nous assistons à un éloignement toujours plus important des populations alors que les zones d'activité s'installent pour la majeure partie dans l'agglomération toulousaine.

En 2008, ce sont 53% des emplois régionaux qui s'y concentraient en progression de 0,5% par an. Nous pouvons citer l'exemple de l'industrie aéronautique dont 70% de la sous-traitance est essentiellement concentrée en Haute-Garonne et à Toulouse.

Cet éclatement de l'habitat, conjugué à une forte densité des emplois sur la métropole toulousaine nécessite d'importants investissements pour assurer une qualité des transports collectifs répondant aux attentes des usagers, ce que ne dément pas Tisséo qui, dans un de ces bilans, stipule : « l'agglomération toulousaine est caractérisée par des densités urbaines faibles qui pénalisent la qualité des transports en commun tout en augmentant les coûts d'investissement et d'exploitation ».

Pour la CGT, une partie de la réponse à ce problème réside dans la construction de parcs de logements sociaux à proximité des lieux de travail et du réseau de transports collectifs.

Engager une telle politique de l'habitat permettrait entre autre d'endiguer la spéculation immobilière et donc d'améliorer sensiblement le pouvoir d'achat des ménages, question cruciale s'il en est dans la période.

La mise en œuvre d'un nouveau PDU dans ces conditions ne peut se dissocier de la question du financement. A ce jour, la politique de désengagement de l'Etat s'accroît. En matière de construction d'infrastructures nouvelles, celui-ci encourage des partenariats public / privé qui, s'ils sont une source de profit pour les grands groupes du BTP, à terme pèsent lourdement sur les finances tant des usagers que des collectivités territoriales.

A l'opposé, la CGT, avec son organisation inter fédérale des transports, propose un série de mesure visant à une réelle maîtrise publique des financements des infrastructures et de leur gestion. Cela passe par la constitution d'un pôle public financier et une contribution solidaire de tous les acteurs économiques.

A ce sujet, le coût en temps et en moyens consentis par les salariés pour se rendre sur leur lieu de travail doit être pris en compte par les entreprises.

Aussi, le plan de déplacement d'entreprise (PDE) doit être un des éléments structurant du PDU. Les plans de déplacement ou plans de mobilité sont élaborés en vue de réduire l'usage de l'automobile et des modes de transport les plus polluants pour les déplacements professionnels et les déplacements domicile / travail.

Il en va de même pour les plans de déplacement de zones d'activités, comme le recommande d'ailleurs les conclusions du Grenelle de l'environnement.

La CGT se félicite de leurs mises en place et souhaite qu'ils soient généralisés.

En ce qui concerne les services publics, la loi oblige désormais les administrations situées dans une agglomération de plus de 100 000 habitants de se doter d'un plan de déplacement des administrations.

Ce PDA ne peut être élaboré en marge des élu(e)s, représentants du SCOT, des syndicats et des usagers. Il doit par ailleurs être articulé avec le PDU et les PDE.

A ce titre, le schéma de réorganisation des services de l'état en Haute-Garonne prévue dans le cadre de la RGPP ne devrait pas développer d'objectifs contraires à ceux fixés par le PDA. Il n'en est malheureusement pas ainsi.

Le mouvement accru de fermeture de nombreux services de proximité amène souvent les usagers à utiliser leur véhicule pour accomplir leurs démarches administratives. Cela ne répond ni aux besoins des populations, ni aux exigences environnementales et encore moins au principe républicain d'égalité de traitement du citoyen en tout point du territoire.

Le PDU précédent, sans grandes ambitions, si ce n'était de justifier la construction du métro, n'a pas rempli sa mission. Cela eu pour conséquences :

- une consommation énergétique par habitant au dessus de la moyenne nationale
- des émissions de CO2 qui augmentent
- un coût du transport en deuxième position dans le budget des familles.

Le projet de PDU 2011 soumis à consultation se doit de répondre à ces défis. Il se caractérise toutefois par une ambition contingentée aux possibilités financières existantes.

Articulé autour de la mise en œuvre de bus à haut niveau de service et de l'extension du réseau de tramway, il cherche à répondre aux besoins de transport au-delà de l'hyper-centre urbain, ce que la CGT approuve.

Pour autant il est de notre avis bien trop timide et de l'aveu même de ses concepteurs il ne répondra pas aux besoins futurs engendrés par l'accroissement prévisible de la population dans la métropole toulousaine.

La CGT regrette que ce PDU n'ait pas exploré toutes les possibilités offertes par un maillage étroit entre réseau ferré en zone urbaine et réseau tramway, alors que cela est aujourd'hui possible par l'utilisation des trains tram.

De même, à nos yeux, il n'existe toujours pas de projet d'utilisation rationnelle du transport ferroviaire dans le périmètre de la CUGT.

Malgré cela, la CGT juge plutôt favorablement le contenu de ce PDU.

Il n'en sera malheureusement pas de même concernant le projet d'avis du CESER. Les plans de déplacement urbain ont pour vocation, nous le rappelons, la diminution de la circulation automobile par la promotion du transport collectif. Il ne nous avait pas semblé dans les exercices précédents auxquels s'était adonné le CESER que cette notion soit obsolète.

C'est à ce titre que deux éléments introduits lors de la séance d'amendement dans l'élaboration du texte qui nous est soumis nous ont quelque peu surpris.

Concernant le premier, dans le paragraphe intitulé circulation automobile, le CESER préconise la construction du grand contournement autoroutier à péage pour soulager l'actuel périphérique. En clair, pour limiter la circulation automobile, l'avis recommande qu'elle soit facilitée. Cette position, soit dit en passant, est en complet décalage avec les orientations du nouveau livre blanc européen sur les transports. Celui-ci stipule, dans son objectif numéro 1 de « réduire de moitié l'usage des voitures utilisant des carburants traditionnels dans les transports urbains d'ici à 2030 ; les faire progressivement disparaître des villes pour 2050 [...] ».

Le deuxième fait est tout aussi inattendu. Dans un courrier d'octobre 2009 adressé au Président de Tisséo SMTC (voir texte annexé au projet d'avis), le CESER qualifiait de novatrice la proposition de desserte ferroviaire de l'aéroport de Blagnac. Cette proposition était donc incluse dans le texte de l'avis jusqu'au 20 avril 2011.

Ce jour-là, à la demande du représentant de RFF, ce projet auquel, dit-il lui-même, il n'a jamais même réfléchi tant il paraît évident que l'opération n'est pas pertinente, a été retiré du document. Certains conseillers, s'interrogeant sur le risque de ridiculiser le CESER si par malheur ils s'évertuaient à promouvoir cette relation gare/aéroport.

Cette nouvelle conception, a priori, est l'apanage du CESER de Midi-Pyrénées car pour mémoire, l'aéroport Charles De Gaulle ainsi que celui de Lyon Satolas sont reliés au réseau ferré et plus près de nous, à la demande de la SNCF et des dirigeants de l'aéroport de Bordeaux, la société EFFIA a réalisé une étude pour relier par liaison ferroviaire la gare de Bordeaux Saint-Jean à l'aéroport de Mérignac. Ce projet a été jugé pertinent par le préfet de la région Aquitaine. Je ne résiste pas à l'envie de vous citer une nouvelle fois le livre blanc sur les transports qui, dans son objectif numéro 6, annonce : « Pour 2050, connecter tous les aéroports du réseau de base au réseau ferroviaire, de préférence à grand vitesse. ».

Nous avons donc un écrit en Midi-Pyrénées qui demande à l'Etat de reconsidérer sa position sur la construction d'un grand contournement autoroutier, et qui, dans un même élan, abandonne l'idée de connexion ferroviaire entre deux pôles majeurs de transport collectif. Tout cela, rappelons-le, dans le cadre d'un avis sur le PDU. Comme l'aurait dit AUDIARD, il fallait oser.

Certes, l'ensemble du document n'est pas construit autour de ces seules idées, mais il y a de fait une incohérence flagrante nous contraignant à ne pas voter ce projet d'avis.