



**Avis sur le projet de révision
du Plan de Déplacements Urbains
de la grande agglomération toulousaine**

Assemblée Plénière du 16 mai 2011

**Avis sur le projet de révision
du Plan de Déplacements Urbains
de la grande agglomération toulousaine**

—
Assemblée Plénière du 16 mai 2011

Rapporteur : Max AIRA

Avis adopté selon le vote suivant :

Votants : 110 votants

Pour : 77

Contre : 18

Abstentions : 15

Discours de Jean-Louis CHAUZY, Président du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional

(Extraits)

Monsieur le Secrétaire Général aux Affaires Régionales, représentant Monsieur le Préfet de Région

Monsieur le Président de la Région Midi-Pyrénées,

Madame, Monsieur le Conseiller,

Madame, Monsieur,

...

Le CESER présentera aujourd'hui ses réflexions concernant le Plan de soutien à l'Aéronautique pour la période 2011-2014, la Stratégie régionale d'aménagement numérique – plan très haut débit, le Plan Cancer régional, le Plan Climat Régional.

Un avis sera également émis sur le Projet de révision du plan de déplacements urbains, suite à la saisine de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse.

...

Max AÏRA présentera l'avis du CESER sur le plan de déplacements urbains de la grande agglomération toulousaine suite à la saisine du président de Tisséo, Pierre COHEN, également président de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse qui recevra, et c'est une première, le Bureau du CESER vendredi 20 mai sur le projet de la métropole toulousaine.

Ce projet de PDU prend en compte l'approche globale des déplacements, la place faite au développement des transports collectifs et des modes doux de déplacement, la problématique de la logistique urbaine... mais il comporte également des insuffisances. Ce projet pourrait être amélioré pour :

- reconsidérer le projet du grand contournement autoroutier à péage de l'agglomération dans toutes les réflexions concernant l'aménagement et les déplacements sur la grande agglomération toulousaine ;
- prendre en compte la dimension des défis posés par l'arrivée du TGV à Toulouse-Matabiau et le développement des capacités de la gare Matabiau, la réalisation d'un contournement ferroviaire de Toulouse, l'aménagement de pôles d'échange TER/méto/bus pour des branches de l'étoile ferroviaire toulousaine (Niel-St Agne, la Vache, Labège... Il rappelle que la gare Matabiau et l'aéroport de Blagnac devraient faire l'objet d'une connexion rapide et sûre en transports collectifs ;
- concilier urbanisme et transport afin de bâtir une agglomération durable ;
- favoriser des projets de développement de services « tram-train ».

Plus globalement, le CESER relève les limites de l'actuel système de gouvernance du PDU tant pour l'intégration des différents réseaux de transports collectifs, notamment en matière de tarification, que pour le développement de l'intermodalité. Il souligne donc l'intérêt de la création envisagée d'un syndicat mixte selon les dispositions de la loi SRU ou, pour le moins, d'une association regroupant les différentes Autorités Organisatrices de Transports concernées (communauté urbaine, département, Région).

Pour le CESER, une gouvernance plus intégrée permettrait sans doute de réaliser quelques économies et de réunir quelques moyens supplémentaires.

On peut déplorer que si l'Etat peut engager 30 milliards d'euros pour le projet du Grand Paris, les agglomérations quant à elles n'ont pas les moyens financiers pour financer leurs projets ou la LGV pour le sud-ouest européen.

...

Le Conseil Économique, Social et Environnemental de Midi-Pyrénées remercie chaleureusement :

- *Monsieur Joël CARREIRAS, membre du Bureau de Tisséo SMTC,*
- *Monsieur Christophe DOUCET, Responsable du service Politique de déplacements et accessibilité - Tisséo SMTC.*

pour la qualité de l'information qu'ils lui ont apportée quant au contenu du projet de révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine.

Le 24 janvier 2011, le Comité Syndical de Tisséo-SMTC a arrêté le projet de révision du PDU de la grande agglomération toulousaine permettant d'engager la procédure de consultation des personnes publiques associées, parmi lesquelles figure le CESER Midi-Pyrénées.

Cet avis, qui fait suite aux remarques que le CESER avait formulées, à l'automne 2009, sur la précédente mouture du projet de révision du PDU, répond à cette consultation.

Le contexte

La procédure de révision du PDU de la grande agglomération toulousaine a été engagée en septembre 2008. Un premier projet de PDU révisé a donné lieu à la consultation des personnes publiques associées de juillet à octobre 2009. Le CESER, sollicité dans le cadre de cette consultation, a fait connaître ses remarques dans un courrier qui, tout en soulignant la pertinence des objectifs et des orientations de ce projet, en relevait les difficultés de financement et, dans un souci de sincérité et de crédibilité, en prônait le phasage. Ce courrier est reproduit en annexe.

Le 4 novembre 2010, le Comité Syndical de Tisséo-SMTC s'est inscrit dans cette logique de phasage en délibérant sur un programme d'investissement à l'horizon 2015 et sur des perspectives de réalisations d'autres TCSP à l'horizon 2020. Le contenu du projet de PDU révisé a donc dû être repris et une nouvelle phase de consultation des personnes publiques associées est aujourd'hui enclenchée.

Globalement, le nouveau projet, dont l'adoption est envisagée d'ici fin 2011, est caractérisé par une recherche de soutenabilité financière avec le phasage des investissements et le passage d'une stratégie prioritairement fondée sur le développement de lignes de tramway à une approche privilégiant les Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), en d'autres termes des lignes de bus conçues (site propre, priorité...) et exploitées (fréquence, amplitude horaire...) dans le but de garantir un service proche de celui qu'offrent les tramways à un moindre coût. Les objectifs et orientations de ce projet restent cependant ceux qui avaient été retenus en 2009. A échéance 2020, ce projet nécessiterait un investissement de l'ordre de 2 milliards d'euros dont près de 1,3 milliards seraient consacrés aux transports collectifs, environ 600 millions d'euros au volet routier et un peu plus de 150 millions d'euros aux modes « doux ».

Remarques et propositions du CESER de Midi-Pyrénées

Compte tenu de l'avis qu'il avait rendu sur la précédente mouture du projet de révision du PDU de la grande agglomération toulousaine, le CESER prend tout d'abord acte avec satisfaction d'un projet qui conjugue désormais réalisme financier et ambition territoriale. A cet égard, il relève à nouveau la pertinence d'une parfaite conjugaison du Plan de Déplacements Urbains et du Schéma de Cohérence Territoriale de la grande agglomération toulousaine et, au-delà, de la mise en synergie opérationnelle des politiques d'urbanisme et de transport, notamment par l'intermédiaire de contrats d'axes construits dans une logique de densification urbaine. Il souligne néanmoins que cette conjugaison pourrait également prendre appui sur une démarche de chrono-aménagement¹ ainsi que sur une politique temporelle² (via la création d'un bureau des temps), qui, pour l'heure, font défaut.

Quoi qu'il en soit, le réalisme financier du projet et le bien-fondé de son ambition territoriale ne garantissent pas en eux-mêmes, la pertinence du plan de déplacements.

De fait, si ce projet conserve les qualités déjà soulignées par le CESER, en 2009, à propos de sa précédente mouture : approche globale des déplacements, place faite au développement des transports collectifs et des modes doux de déplacement, prise en compte de la problématique de la logistique urbaine... il en confirme également la plupart des insuffisances. Le CESER considère donc qu'il peut encore être significativement amélioré sur différents points. Ses limites actuelles amènent par ailleurs à un questionnement plus global sur les modes d'organisation et de financement des transports publics à l'échelle de la grande agglomération toulousaine.

Les limites du projet : constats et enjeux

- La circulation automobile va continuer à croître

Le CESER constate qu'en dépit d'objectifs de maîtrise des déplacements mécanisés, singulièrement du trafic automobile, relativement ambitieux (-9 à -12% entre 2008 et 2020), dans l'absolu, la circulation automobile va continuer à augmenter en raison de la forte croissance démographique que connaît la grande agglomération toulousaine. Ce constat doit néanmoins être nuancé puisqu'au cœur du territoire, Toulouse intra-muros devrait connaître une diminution nette de la circulation automobile.

¹ Le chrono-aménagement est une démarche d'aménagement du territoire qui tient non seulement compte de l'espace (distances, densité, localisations...) mais aussi du temps (temps de trajet pour tel parcours, rythmes d'urbanisation...). Cette démarche propose une nouvelle manière d'articuler la ville, les flux..., notamment en agissant sur les vitesses de déplacement.

² Les politiques temporelles décrivent un système d'élaboration et d'application de mesures qui tentent, au niveau local, d'agir sur l'organisation des temps et les aménagements spatio-temporels, afin de les rendre plus compatibles avec les besoins et les situations auxquels sont confrontés au quotidien les citoyens et les usagers : conciliation entre vie au travail et vie familiale et personnelle, guichets uniques ou plateformes de services, horaires des services et équipements publics...

Cela dit, les objectifs de transferts modaux affichés dans le projet de P.D.U. pour les 10 années à venir, malgré leur ampleur et leur pertinence, seront-ils suffisants pour stabiliser durablement la circulation sur les périphériques de la métropole toulousaine? Malgré la volonté de la charte inter-SCOT de ralentir la croissance des espaces urbanisés dans la grande agglomération toulousaine, et au vu de l'intensification de la circulation de transit, ne va-t-on pas, à moyen terme, vers un ralentissement permanent sur les périphériques actuels, avec des conséquences dramatiques sur les déplacements domicile travail, et la qualité de vie et de l'air des habitants de la métropole?

C'est pourquoi le CESER, qui s'interroge toujours sur le bien fondé de l'abandon par l'Etat, suite au débat public, du grand contournement autoroutier à péage de l'agglomération, demande la reconsidération de ce projet dans toutes les réflexions concernant l'aménagement et les déplacements sur la grande agglomération toulousaine.

- Le manque d'ambition du projet piétonnier

Le CESER relève le manque d'ambition du projet piétonnier du PDU tant en termes de part modale (+1% entre 2008 et 2020) que d'extension du plateau piétonnier.

- Des besoins d'équipements capacitaires en suspens

Si le choix de modes de transports « plus légers » permet des économies appréciables en termes d'investissements, l'intérêt de modes plus lourds et plus capacitaires, comme le métro, ne doit pourtant pas être négligé pour certaines lignes qui en auraient le potentiel. Dans l'immédiat, le CESER insiste en tout cas pour que le projet de PDU prévoit l'engagement sans délai des investissements nécessaires à l'exploitation de la ligne A du métro avec des rames de 52 mètres.

- L'inter modalité avec le mode ferroviaire et les défis de l'arrivée du TGV à Matabiau

Le CESER regrette par ailleurs que le projet de PDU n'ait pas pris la dimension des défis posés par l'arrivée du TGV à Toulouse-Matabiau.

A son sens, l'arrivée prochaine du TGV doit en effet être l'occasion d'aménager la plateforme ferroviaire toulousaine dans une optique de long terme, ce qui passe en particulier par :

- ☞ le développement des capacités de la gare Matabiau avec :
 - la restructuration du site ferroviaire Matabiau-Raynal afin d'en accroître le potentiel en matière de circulation des trains et d'accueil ;
 - l'amélioration des accès urbains à la gare dans le cadre d'un projet urbain soucieux de faciliter l'intermodalité des déplacements et de ne pas galvauder les emprises foncières dont disposent actuellement les activités ferroviaires,

- ☞ la réalisation d'un contournement ferroviaire de Toulouse pour détourner de Matabiau les trains qui n'ont rien à y faire, accroître les capacités de transit ferroviaire, notamment en matière de transport de marchandises, au droit de l'agglomération toulousaine et améliorer les relations inter banlieues par transport collectif ;
- ☞ l'aménagement, sur le site de Niel-St-Agne, d'une gare dédiée aux échanges entre les transports collectifs de l'agglomération toulousaine (ligne B du métro, bus,...) et les transports régionaux desservant le Sud et le Sud-Ouest de Midi-Pyrénées, également de nature à décharger la gare Matabiau de trafics qui n'ont pas lieu de s'y rendre. L'aménagement de pôles d'échange du même type mériterait d'ailleurs d'être sérieusement envisagée pour chacune des branches de l'étoile ferroviaire toulousaine. Des points de correspondances TER/métro/bus à La Vache et Labège permettraient aussi d'alléger la fréquentation de la ligne A en relation avec la gare Matabiau.

Le CESER rappelle en outre son attachement à ce que les deux grands pôles que sont la gare Matabiau et l'aéroport de Blagnac fassent l'objet d'une connexion rapide et sûre en transports collectifs

- La valorisation du TER comme outil de desserte urbaine.

Le CESER insiste sur l'importance de concilier urbanisme et transport pour bâtir une agglomération durable. Il suggère donc que cette articulation s'étende vers les zones d'intensification urbaine au-delà de la ville intense pour les gares ferroviaires de l'agglomération, du fait des spécificités du train, transport rapide et capacitaire.

De fait, à la vue du territoire concerné par le PDU, le TER a aussi une pertinence dans l'organisation des déplacements urbains, notamment pour les communes périphériques desservies par le rail. Par exemple, la gare de Mérenvielle qui avec une augmentation des fréquences TER, et associée à une desserte bus de rabattement, offre un point de desserte de l'ensemble de la vallée de la Save. La desserte ferroviaire du centre commercial de Roques offrirait aux salariés et clients une alternative à la voiture. De plus, avec son immense parking, cet arrêt drainerait les habitants de Villeneuve-Tolosane et Frouzins. Le réaménagement de la zone de Montaudran doit être l'occasion d'intégrer l'arrêt TER dans la desserte urbaine du quartier et du complexe universitaire et scientifique de Rangueil par correspondance bus.

- Des manques dans les connexions entre réseau de transport collectif urbain, réseau routier et réseau TER.

Le 2^{ème} Plan Régional des Transport 2007- 2013 s'est donné, entre autre objectif, de mieux acheminer les voyageurs régionaux et de banlieue vers le réseau urbain et plus particulièrement le métro. C'est pourquoi, dans le quart nord-est, il est prévu, après le doublement de la voie, une desserte cadencée au ¼ d'heure en gare de Montrabe (6 km de Matabiau). Or, l'achèvement des routes à 2x2 voies vers l'Aveyron et les principales agglomérations du Tarn va concentrer des flux routiers sur le futur échangeur de Gragnargue (11 km de Matabiau), mais au-delà du périmètre de transport de la grande agglomération.

Profitant de la proximité entre cet échangeur autoroutier et de la gare ferroviaire de Gragnague, et au vu de la saturation régulière des parkings-relais des Argoulets et de Balma-Gramont, ainsi que du périphérique, la Communauté Urbaine du Grand Toulouse propose de créer dans ce secteur, un pôle d'échange intermodal avec parc de stationnement et lignes express vers Toulouse.

Le CESER appuie cette proposition qui pourrait être complétée par une extension du cadencement ferroviaire jusqu'à ce pôle d'échange. Il demande sa prise en compte dans le projet de PDU avec, éventuellement, une extension du périmètre de transport.

- La faiblesse des projets en matière de tram-train

Le CESER constate avec regret la faiblesse des projets de développement de services « tram-train ». Le Tram-Train qui combine les avantages du tramway (site et propulsion propre, capacitaire, puissance massique permettant des mises en vitesse rapide) et du train (utilisation des infrastructures existantes du Réseau Ferré National), est pourtant une technique qui a toute sa place à Toulouse. Le CESER en souligne notamment la pertinence potentielle pour :

- la desserte de Muret en prolongement de la ligne C, via le lycée Galliéni et son quartier, le Cancéropôle, la zone commerciale de Portet sur Garonne (sur infrastructure urbaine) et la zone commerciales de Roques sur Garonne (sur le réseau ferré national).
- la constitution d'une liaison entre Colomiers et le sud-est de l'agglomération (Villefranche de Lauragais, Castelnaudary), via Arènes-Grand Rond-Pont des Demoiselles (sur infrastructure urbaine) et la zone d'activités de Labège (sur le réseau ferré national).

Cela étant, le CESER craint que l'actuelle faiblesse des projets en matière de tram-trains de même que celle qu'il constate par ailleurs en ce qui concerne les pôles d'échange, soit symptomatique des problèmes de gouvernance du système de transport de l'agglomération.

- La gouvernance du système

Le CESER relève en effet les limites de l'actuel système de gouvernance du PDU tant pour l'intégration des différents réseaux de transports collectifs, notamment en matière de tarification, que pour le développement de l'intermodalité. A cet égard, il regrette notamment que le Conseil Général de la Haute-Garonne ait été amené à se retirer de Tisséo-SMTC au détriment du financement et des projets de transport de la grande agglomération toulousaine.

Le CESER souligne donc l'intérêt de la création envisagée d'un syndicat mixte selon les dispositions de la loi SRU ou, pour le moins, comme c'est le cas au niveau de la communauté urbaine de Bordeaux, d'une association regroupant les différentes Autorités Organisatrices de Transports concernées (communauté urbaine, département, Région) et assurant le secrétariat d'une conférence permanente des AOT de l'agglomération. Le CESER souligne toutefois que la gouvernance du système de transport de l'agglomération toulousaine devra également faire place à l'expression des acteurs économiques et sociaux. La commission partenariale de suivi constitue dans ce sens un espace de travail à conforter.

- La question cruciale du financement

Une gouvernance plus intégrée permettrait sans doute de réaliser quelques économies et de réunir quelques moyens supplémentaires. Pour autant, la prise en compte d'ici 2020 des préconisations précédemment évoquées se traduirait par la nécessité d'investissements hors de portée du système de financement actuel des transports de la grande agglomération toulousaine. Par souci de réalisme financier, la question du financement d'un PDU « amélioré » doit donc être reposée en considérant toutes les solutions envisageables pour mobiliser de nouvelles ressources : engagement plus conséquent de l'État, augmentation du versement « transport » en jouant sur le taux ou sur l'assiette, emprunt, création d'un versement transport « régional »...

Cela étant, le CESER reste très inquiet quant au système de financement des transports collectifs et soutient le bien-fondé d'une modification de la fiscalité de nature à permettre leur indispensable développement.

- La nécessaire évaluation en continu du PDU

Pour le CESER, il est souhaitable que l'on puisse mesurer l'efficacité réelle des dispositifs de transport retenus dans le P.D.U. par rapport aux divers objectifs quantitatifs et qualitatifs affichés. Pour ce faire, le CESER demande la mise en place d'un observatoire permanent du P.D.U. pour informer en temps réel les décideurs, mais surtout le public, afin qu'il puisse mieux connaître les impacts environnementaux de ses déplacements et faciliter l'optimisation de la mobilité de chacun.

Annexe



Le Président
Jean-Louis CHAUZY

Toulouse, le 21 octobre 2009

Monsieur Stéphane COPPEY
Président de Tisséo-SMTC

7 Esplanade Compans Caffaréli
BP 11120

31011 TOULOUSE Cedex 6

09100436/JLC/JGM/SC

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu inviter le Conseil Economique et Social Régional au comité partenarial de suivi du PDU et le saisir du projet de révision du Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération toulousaine que votre conseil syndical a arrêté le 10 juillet dernier. Je vous en remercie à nouveau de même que de la présentation du projet dont a bénéficié notre commission « Aménagement du territoire », le 12 octobre dernier.

Dans son ensemble, le projet que vous nous avez soumis recueille l'assentiment du CESR, tant pour la pertinence de ses objectifs et des orientations retenues que pour la cohérence de la démarche proposée.

Plus précisément, le CESR apprécie en particulier:

- la recherche dont témoigne le Plan de Déplacement Urbain d'une parfaite conjugaison avec le Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération toulousaine et au-delà de la meilleure synergie entre l'urbanisme et les transports. Cette nécessaire synergie, désormais facilitée par la concordance des périmètres territoriaux concernés par chacune des procédures de planification, doit maintenant trouver ses appuis opérationnels dans le SCOT et les PLU ;
- l'approche globale des déplacements qui fonde le projet et l'articulation qui en découle des différentes composantes du système de mobilité en fonction des besoins de transports et des caractéristiques des territoires ;
- l'identification et la prise en compte des périmètres de mobilité au-delà même des territoires institutionnels ;
- la place faite au développement des transports collectifs et des modes doux de déplacement, même si les objectifs avancés en matière de marche à pied paraissent bien peu ambitieux ;

...



18, allées Frédéric Mistral - 31077 Toulouse cedex 4 - Tél. : 05 62 26 94 94 - Télécopie : 05 61 55 51 10 - www.cesr-midi-pyrenees.fr - Email : cesr@cesr-midi-pyrenees.fr

- l'importance accordée au développement de l'intermodalité sous tous ses aspects : offre de transports, pôles d'échanges d'intérêt local ou régional, information, billetterie, tarification intégrée.
- la prise en compte de la problématique de la logistique urbaine trop longtemps négligée malgré les enjeux économiques mais aussi sociaux et écologiques tout à fait considérables qui lui sont liés.

En dépit de ces acquis, le CESR considère que le projet de PDU pourrait être encore amélioré sur certains points. Ainsi, le projet de PDU apparaît bien trop timide pour ce qui est des transports qui relèvent d'autres autorités organisatrices que Tisseo-SMTC. C'est singulièrement le cas des transports ferroviaires dont la prise en compte se limite pratiquement aux pôles d'échanges. Alors que les liaisons ferrées constituent d'ores et déjà un élément structurant de l'offre de transports collectifs sur l'agglomération toulousaine, leur évolution mérite à l'évidence un traitement plus conséquent. Dans ce sens, le CESR propose que le PDU affirme une ambition claire via :

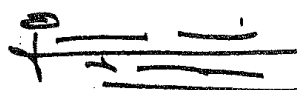
- l'adaptation des services et en particulier la généralisation du cadencement, l'accélération des fréquences et des temps de parcours,
- le développement de projets novateurs : ceinture ferroviaire tram-train de Toulouse, pôle multimodal de Saint-Agne-Niel, liaison ferrée directe Matabiau-aéroport de Blagnac, ...

Le CESR relève cependant les limites de l'actuel système de gouvernance du PDU tant pour l'intégration des différents réseaux de transports collectifs, notamment en matière de tarification, que pour le développement de l'intermodalité. Il souligne à cet égard l'intérêt de la création envisagée d'un syndicat mixte selon les dispositions de la loi SRU ou, pour le moins, d'une association regroupant les différentes Autorités Organisatrices de transports concernées.

Le CESR constate enfin que le financement du projet de PDU est loin d'être assuré dans sa totalité et que même si une gouvernance plus intégrée permet de réunir quelques moyens supplémentaires, le compte n'y sera pas. Dans ce contexte, des choix seront donc nécessaires, au moins en termes de phasage. Pour le CESR, un affichage de ces choix et de leur phasage clarifierait le projet dans le temps, ce qui ne peut qu'en conforter la sincérité et la crédibilité.

Cela étant, le CESR reste très inquiet quant au système de financement des transports collectifs et soutient le bien-fondé d'une modification de la fiscalité de nature à permettre leur indispensable développement.

Vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à ces quelques remarques, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées

Jean-Louis Chauzy


Jean-Louis CHAUZY

EXPLICATIONS DE VOTE

Monsieur Jean-François AGRAIN
au nom de la CGT

Monsieur Christian DUBOST
au nom du 1^{er} Collège

Monsieur Jean-Claude ARNAUD
au nom du groupe Associations

Intervention de Monsieur Jean-François AGRAIN

au nom de la CGT

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 ses 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 une série de mesures 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 consenti 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'Etat 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 consacré à la 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.

Intervention de Monsieur Christian DUBOST

Au nom du 1^{er} Collège

Monsieur le représentant du Président du Conseil Régional,
Monsieur le représentant du préfet
Monsieur le Président du CESER,
Mesdames et Messieurs les Conseillers
Mesdames et Messieurs,

La question des transports dans l'agglomération toulousaine est fondamentale dans le cadre de la construction d'une métropole durable liant urbanisme et transports, non seulement pour les habitants de cette agglomération, mais aussi pour tous les habitants de Midi-Pyrénées et il est bien légitime que notre Assemblée exprime un avis sur cette question.

Les interrelations entre agglomération et région sont en effet diverses :

- l'attractivité de Midi Pyrénées repose en bonne partie sur le dynamisme de la métropole régionale, lui-même lié à un bon fonctionnement du système de transport, tant dans sa connexion au reste de la France, à l'Europe et au monde, que dans son fonctionnement interne
- en tant qu'assemblée consultative de la Région, nous sommes très concernés par les problématiques de transport ferroviaire ; l'étoile ferroviaire de Toulouse doit pouvoir s'articuler le mieux possible avec les autres modes de transport, dans une véritable complémentarité entre modes

L'avis qui nous est proposé insiste sur ces points, en appelant à un renforcement de la coopération entre acteurs, qui fait ici cruellement défaut alors que d'autres agglomérations (le cas de Bordeaux a été cité) semblent s'organiser de manière plus efficace.

L'avis insiste sur la nécessité de concilier ambition et raison :

- en tant que responsables d'entreprise, nous connaissons les difficultés de financement des investissements. Et la conjoncture actuelle n'est sans doute pas propice à des investissements massifs. Le caractère finançable du PDU qui nous est proposé ne nous a ainsi pas échappé
- ceci étant, il nous semble important de rester ambitieux pour l'avenir, sans tabous ; le métro peut être encore pertinent sur certaines lignes, à prolonger ou à créer. Le tramway, plus capacitaire que le bus à haut niveau de service, possède son domaine de pertinence. Et la congestion routière est une réalité, que nous ne pouvons ignorer et qu'il faut combattre en privilégiant certes clairement le transport collectif mais en n'oubliant pas certains investissements routiers.

L'avis comporte des développements sur l'inter modalité et de la complémentarité avec les TER. En tant que porte parole du premier collègue, mais aussi à titre personnel, je souhaite dire à quel point il s'agit d'une question stratégique. Le train n'a pas vocation à aller partout ; ainsi la desserte de l'aéroport via le tramway et la navette est-elle à privilégier. Mais lorsque les rails existent, il faut les valoriser avec la création ou le renforcement des échanges au travers de pôles d'échanges multimodaux :

- de dimension européenne, comme à Matabiau
- ou à l'échelle de l'agglomération, avec des gares secondaires satellites, comme aujourd'hui à Arènes, et comme il pourrait en exister à long terme sur chacune des branches de l'étoile ferroviaire, à Ste Agne, à Labège ou Montaudran, à la Vache/Route de Launaguet ou encore vers Grammont.

Cet avis nous semble bien équilibré.

C'est la raison pour laquelle le premier collègue le votera.

Intervention de Monsieur Jean-Claude ARNAUD

au nom du groupe Associations

Mon intervention sera courte et synthétique.

Si nous sommes en accord globalement avec le contenu de l'Avis, nous pensons que le paragraphe du deuxième alinéa, page 3, qui repose la question du bien fondé de l'abandon par l'Etat du grand contournement autoroutier à péage de l'agglomération n'a pas lieu d'être dans cet Avis.

Sans entrer dans le débat de fond, qui, vous le savez est vif, au sein du CESER, nous constatons que ce paragraphe ne semble pas concerner le périmètre géographique du PDU.

Rappelons nous que le projet soumis au débat public se situait à une trentaine de kilomètres de Toulouse.

C'est donc pour cette raison et seulement pour cette raison que le Groupe Association ne votera pas cet Avis.

