

Conseil municipal du 25 septembre 2009-09-25
Délibération 22 sur le projet de révision du PDU
Intervention de Philippe Goirand au nom du groupe des Verts

Chers collègues, cher Pierre,

Pour couper court à tout suspens, nous approuvons globalement cet avis. Mais de même que ce texte est assorti de remarques ou propositions, nous tenons à donner notre avis sur l'avis ainsi que sur le projet global de révision du PDU.

Nous préférons aussi ne pas fixer immédiatement d'objectifs de part modale, hormis pour les déplacements à vélos. 70 % de part modale automobile en 2020 reviendrait à ne pas diminuer le nombre de déplacements en valeur brute, alors que nous sommes légalement contraints de diminuer nos émissions de gaz à effet de serre...

Les chiffres avancés par Tisséo doivent être regardés comme des projections n'intégrant pas les aléas sociaux, économiques et écologiques probables avant 2020 et n'intégrant pas non plus le changement de culture auquel nous appelons en matière de déplacements.

Un objectif volontariste pour ce PDU devrait être qu'une moitié seulement des déplacements mécanisés soient effectués en voiture en 2020.

Il va donc nous falloir raisonner autrement la mobilité et le partage de la rue. Et plus nous aurons du courage, moins ça coûtera cher !

Agir de manière très forte sur le stationnement, créer des sens uniques pour libérer de l'espace dédié aux bus et aux modes doux, inciter fortement à l'autopartage et au covoiturage, fermer les voies de desserte des zones d'habitation aux circulations de transit, mettre en oeuvre une politique vélo globale, voici quelques pistes relativement économiques.

Surtout comparé aux 50 M € par an prévus pour les voiries routières alors que l'objectif affiché est de réduire la part de la voiture ! Quel gisement d'économies !

Reportons au moins les projets routiers pour les réexaminer en 2020. Nous verrons bien alors s'ils sont encore utiles...

Au chapitre des investissements nécessaires, la piétonisation et plus généralement la refonte de l'espace public sont des leviers majeurs.

La rue doit prendre en compte tous les usages, être ouverte à tous, accessible à tous (et particulièrement aux personnes à mobilité réduite). Les zones 30 et zones de rencontre doivent devenir la règle et le 50 km/h l'exception. Le projet actuel consacre moins d'1 M € par an aux zones à vitesse modérée. Multiplier par 10 ce budget avec un schéma directeur ambitieux des zones 30 et de rencontre resterait un investissement modeste comparé aux autres projets routiers.

Certains points de la contribution sur le PDU expriment les attentes spécifiques de la ville de Toulouse et c'est bien là sa vocation essentielle.

A propos de la desserte de Labège, nous proposons que le Conseil Municipal ne se prononce pas sur un choix technique qui ne le concerne pas directement. Il nous semble aussi plus logique que de tels choix techniques soient faits une fois affirmés les objectifs de part modale et précisés les financements, ainsi que les contributions des différents financeurs.

C'est pourquoi nous déposons un amendement pour supprimer de cette délibération le bout de phrase : "étant précisé que la desserte de Labège se fera par des alternatives Tramway". C'est pourquoi nous demandons que cette phrase soit retirée du texte de l'avis.

L'heure doit être à l'apaisement.

Parce que cette vision ambitieuse d'une reconquête de l'espace public par les piétons, cyclistes..., pour des transports collectifs efficaces libérés des bouchons automobiles, cette vision, nous devons l'avoir à l'échelle d'un territoire élargi, en cohérence avec toutes les collectivités impliquées.

Se polariser sur un sujet, c'est risquer de ne pas passer assez de temps sur d'autres.

Or, le financement des projets reste à éclaircir. Tisséo a une capacité de financement annuelle de 80 M € là où environ 200 M € sont nécessaires pour les seuls transports collectifs urbains.

Entre les financements de l'état à obtenir, une fiscalité locale additionnelle et un effort supplémentaire de toutes les collectivités lié aux économies à faire sur les infrastructures routières, nous considérons qu'il est possible de mettre en oeuvre un PDU véritablement ambitieux.

L'enjeu n'est pas mince.

Il s'agit d'honorer nos engagements en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Il s'agit de diminuer l'impact de la pollution sur la santé publique, de stopper l'explosion des cancers et maladies respiratoires.

Il s'agit de lutter contre la violence routière.

Il s'agit de recréer du bien-être dans nos villes.

Enfin, il s'agit de faire faire des économies aux ménages modestes en leur permettant de se passer de la voiture au quotidien.