

**Conseil de communauté du Grand Toulouse, 16 décembre 2010**  
**Intervention des élus EE-LV sur la délibération**  
***État d'avancement du PDU concernant les TCSP***  
**Stéphane Coppey**

---

Monsieur le Président, chers collègues,

Je vais vous donner un scoop : les élus Europe Ecologie - Les Verts veulent un PDU ambitieux. Un PDU qui affirme résolument la priorité à donner aux transports, pour répondre à l'enjeu social et écologique auquel nous sommes confrontés. Un plan de déplacements défini dans la concertation – car il ne peut en être autrement pour garantir ses chances d'aboutir.

Je ne vais pas m'appesantir sur le contexte, vous le connaissez tous. Le dynamisme démographique du Grand Toulouse et son retard conséquent dans le développement des transports urbains sont deux éléments qui font que les investissements devraient y être nettement plus importants qu'ailleurs.

La délibération qui nous est proposée le rappelle, et le projet de révision du PDU conçu pour être à la hauteur des enjeux a été arrêté le 10 juillet 2009. Il nous est aujourd'hui proposé de voter de nouvelles orientations revues à la baisse.

Notre groupe ne participera pas à ce vote. Je vous en donne les trois raisons, que je vais développer : en premier lieu, l'absence de vision globale, ensuite le manque d'ambition. Et enfin, pour la simple raison que notre collectivité a, justement, déjà adopté un projet de PDU.

Tout d'abord : comment voter cette délibération parcellaire en toute responsabilité, sans vision de l'ensemble du projet dans lequel s'inscrivent ces choix de TCSP ? Entre autres interrogations : Quels sont les projets routiers qui sont maintenus et ceux qui sont retirés ? Quelle place est accordée au développement du vélo ? Quelle diminution de la part modale de la voiture ? Il y a trop de zones d'ombres sur ce PDU. Je note d'ailleurs que l'avis rendu la semaine dernière par le Conseil du Sicoval a justement pointé beaucoup de ces questions laissées en suspens... Bref, nous aurions, nous aussi, souhaité voir explicités les critères sur lesquels se fonde le choix des priorités.

J'en viens au manque d'ambition. Car les éléments dont nous disposons ne sont pas de nature à nous rassurer. Ils laissent clairement augurer un PDU en régression. Nous prenons note des 1,9 Millions prévus pour les transports en commun dont 1,3 Million pour les projets de transports en commun en sites propres, à l'horizon 2020. Mais entre les investissements prévus dans le projet de révision de 2009 et celui d'aujourd'hui, la diminution est générale, sauf pour les « coups partis ».

Les dépenses d'investissement sont donc allégées, mais au détriment des projets, qui le sont aussi. Il y a de quoi douter de la possibilité d'atteindre nos objectifs de parts modales (de 23 % pour les TC et 7 % pour le vélo). Car, mis à part la LMSE et la voie des Ramassiers, nous sommes loin des liaisons circulaires en tram ou en bus en site propre qui étaient prévues, notamment dans la périphérie. Et nous constatons notamment que le projet Plaisance - Tournefeuille - Canal - Gare - Pont des Demoiselles a été transformé en deux projets distincts, renvoyant le projet de ligne Canal à 2020.

Pour revenir sur l'objet premier de la délibération soumise au vote : l'option Bus à haut niveau de service (BHNS) est ici privilégiée. Fort bien, mais cette option apparaît paradoxale, quand cette délibération affiche pour objectif d'éviter une croissance non mesurée des coûts d'investissement et d'exploitation. Car mettre en place du BHNS aujourd'hui en se préparant à le remplacer par le tramway demain, c'est multiplier les coûts d'investissement pour notre

collectivité. Alors qu'une réelle prise en compte du développement durable impliquerait d'investir fortement aujourd'hui, avec une vision de long terme.

Par ailleurs, compte tenu du fait qu'un BHNS transporte moins de personnes qu'un tramway ou un métro, son coût d'exploitation par passager est, au final, plus élevé.

Côté exploitation, la réduction des dépenses est affichée comme un objectif. Cela ressemble à une bonne nouvelle. Mais ne nous réjouissons pas trop vite, car limiter l'évolution des coûts de fonctionnement est à double tranchant. Et il ne faut pas confondre bonne gestion et diminution de la qualité de l'offre (je pense en particulier aux Transports à la demande). Ces frais, conséquence logique du développement du réseau, ne peuvent qu'augmenter. Leur diminution ne peut donc se faire sans un plan complet donnant des garanties sur les dessertes, en termes non seulement de couverture géographique, mais aussi de cadencement et de qualité de service. J'ajouterai que la maîtrise doit être collective, consensuelle et équilibrée, et on ne peut qu'être étonné de la mise en service ce lundi d'une nouvelle ligne (la 45) dans Toulouse intra-muros – qui n'a même pas été évoquée au sein de notre commission Transports.

Le PDU 2009 affichait l'objectif de réduire la part modale de la voiture de 79 à 70 %. Compte tenu de l'augmentation de population, cet objectif minimum correspond à une stagnation en valeur absolue des déplacements automobiles. Or avec la réduction du volet transports en commun du projet de PDU, nous avons besoin de connaître les volets voirie, stationnement et modes doux du PDU. Faute de quoi il nous est impossible d'évaluer les chances d'arriver à cette réduction de part modale.

Concernant le vélo et les modes doux : nous savons que les zones 30 sont restreintes au nombre de 10, ce qui est bien trop peu pour favoriser leur développement et pacifier l'espace public dans nos villes. Comment atteindrons-nous nos objectifs de part modale pour le vélo dans le périmètre des transports urbains (PTU), et l'objectif de 15 % approuvé par le Grand Toulouse en signant la Charte de Bruxelles ?

Autre point d'inquiétude, la question de la cohérence entre le PDU le SCOT reste entière. Fort heureusement, ce dernier entend conditionner l'urbanisation à la desserte. Aussi, les préconisations du SCOT et les prévisions du Plan local d'habitat reposent sur un bon niveau de desserte en transports en commun. Niveau qui n'est pas garanti aujourd'hui.

Enfin, le Plan Climat Territorial vient d'être lancé hier soir par notre Communauté urbaine. Nous nous en réjouissons. Mais nous aimerions que notre assemblée soit en mesure de connaître l'impact de ce nouveau PDU sur les émissions de gaz à effet de serre... 3x20, facteur 4 ? En fait, personne n'en sait rien, et ce point essentiel n'est pas même inscrit dans le cahier des charges de ce Plan climat territorial.

Pour conclure : nous ne ferons pas de difficultés pour reconnaître que les efforts financiers de nos collectivités sont conséquents, au regard des contraintes budgétaires auxquelles elles sont confrontées. Nous sommes dans une démarche d'examen attentif et positif du PDU final, conscients du contexte lié à la situation économique et au désengagement de l'Etat.

Mais au regard de l'enjeu et de l'urgence, le financement du PDU reste insuffisant. Voilà pourquoi nous réitérons notre demande d'une réorientation des priorités d'investissements de la Communauté urbaine, en faveur des transports.

Au nom de la responsabilité et des engagements qui sont les nôtres, passons-nous des investissements d'apparat et mettons nos capacités financières au service des investissements les plus utiles socialement et écologiquement. Les transports sont de ceux-là. Pas l'installation à grands frais d'un Parc des Expositions à Aussonne, ou l'agrandissement du Stadium de Toulouse pour l'Euro 2016. Et je ne reviendrai pas sur la LGV, nous en avons débattu aujourd'hui.

C'est le sens de notre refus de vote, et c'est pourquoi nous continuons à défendre le projet de PDU adopté l'année dernière par notre collectivité.