



**Rencontre de l'UD CGT 31  
avec monsieur le Maire de Toulouse le 4 février 2011**

**Intervention CGT sur le thème:**

**- des déplacements et des transports sur Toulouse et l'aire urbaine**

Nous sommes dans une période qui bouge beaucoup sur la communauté urbaine et plus largement, sur l'aire urbaine. Ce qui retient notre attention pour la CGT:

- le Schémas de **Cohérence** et d'**Organisation Territoriale** (Scot) central sur le périmètre de la grande agglomération, soit 117 communes. Après son approbation en comité syndical en juillet 2010 et après l'enquête publique, on peut penser qu'il sera opérationnel en juillet 2011.

- la révision du **Plan de Déplacements Urbains** (PDU) en cours de validation d'ici fin 2011, sur le même périmètre et en cohérence avec le SCOT.

Nous touchons là, à tous les aspects du développement de l'aire urbaine toulousaine (343 communes) à l'horizon 2020/2030 puisqu'il y a en plus, les 3 SCOT périphériques également en cours de validation.

Sans être des spécialistes, à la lecture des documents du SCOT central et du PDU , nous avons retenus trois grands enjeux:

- le passage de 940 000 habitants à 1,2 millions d'ici 2020, soit 260 à 300 000 habitants de plus.

- Un impact sur l'emploi avec l'objectif de créer 150 000 emplois si l'on s'en tient aux statistiques de 1 emploi pour 2 habitants.

- 260 à 300 000 logements de plus à créer dont 30% de logements sociaux. Soit 10% de plus que ce qu'impose la loi SRU, ce qui pourrait permettre d'arriver à ces 20% globalement.

Ce que l'on peut noter aussi en terme d'objectif majeur dans les documents , c'est que 70 à 80% de cette croissance se fassent autours des centres urbains et des axes de transports en communs, qu'ils soient existants ou à créer.

A la CGT, nous n'avons pas d'avis tranché sur ces orientations mais nous en débattons. En effet, dans le cadre de nos prérogatives de syndicats de salariés, nous nous devons de les intégrer dans notre politique revendicative en général et de façon plus particulière sur l'emploi et les droits sociaux .

Votre avis et votre vision en tant que Président de la CUGT et en tant que maire de Toulouse nous intéresse et nous vous remercions de cette audience.

Nous avons essayé de comprendre et de maîtriser les documents du SCOT central , du Projet de Développement et d'aménagement durable, des SCOT périphériques, ainsi que du PDU. Je vais donc vous donner les éléments d'appréciation mais également les questions qui sont les nôtres à partir de ces documents.

Nous sommes actuellement en situation de crise sur les déplacements et notamment avec l'explosion du trafic routier et l'engorgement .

Sur le périphérique l'augmentation à un peu diminué mais nous sommes toujours à 4 à 5% d'augmentation par an. L'engorgement du trafic prend également de l'ampleur en banlieue.

La question que l'on peut se poser est de savoir si les évolutions démographiques envisagées d'ici 2020/ 2030 ne vont pas contribuer à aggraver les choses ?

Avec le premier PDU , avec les politiques menées depuis 10 à 15 ans, avec les objectifs du PDU actuel , on voit bien que beaucoup de choses ont été faites et d'autres sont prévues sur la prise en compte des déplacements.

Il faut surtout relever la volonté d'avoir une politique globale et inter-modale des transports. La CGT porte une appréciation positive sur cet objectif.

On note également que les évolutions législatives avec la LOTI, la loi sur l'air, la loi SRU et dernièrement le grenelle de l'environnement, accentuent le mouvement, quoique l'on puisse penser du contenu et de la réelle volonté politique.

Sur ces bases là, tout ce qui est fait est un pas en avant: le métro , le tramway, la modernisation du réseau de bus, les TER et leur cadencement etc....

Mais de l'autre côté, l'explosion de la démographie et le phénomène de concentration de l'activité sur Toulouse vont toujours plus vite que ce que l'on peut faire en matière de déplacements et de transports. Résultat, le retard pris n'est jamais comblé depuis plus de 20 ans.

Du coup, une question majeure se pose sur le PDU et la CGT l'avait noté lors des commissions thématiques :

- le PDU doit il être perçu et utilisé comme un outil de gestion de la crise ou comme un véritable outil de la puissance publique visant à influencer sur les déplacements et plus largement sur l'aménagement du territoire, des territoires.

**De façon plus claire, oui , il faut une politique des transports qui soit plus offensive avec plus de moyens mais ne faut-il pas aussi, viser le diminution des déplacements ?**

**En posant cette question, il est clair que l'on en pose une autre qui est celle du rôle et du poids réel des politiques publiques sur les stratégies des entreprises (principalement les grands groupes) sur leur choix d'implantation et de développement avec l'impact , notamment sur toute l'activité induite dont la sous-traitance. L'ensemble jouant fortement sur le volume des déplacements.**

Dans les documents du SCOT et du PDU, cette question est évoquée et des études ont été réalisées sous le vocable de « déserrément des activité économiques ».

En lien avec ce sujet important , une question se pose selon la CGT, c'est celle des financements. Le PDU, donne les chiffres d'investissements nécessaires à l'horizon 2020.

Pour les Transports en communs , il faudrait investir 191 à 223 millions par an . Tisséo ayant une capacité de 80 à 100 millions, il faudra trouver le delta.

Pour les infrastructures de voirie, il faudrait 52 millions par an . Nous avons principalement des besoins d'investissement sur la voirie Etat (périphérique et pénétrantes) et sur la voirie départementale. Lorsque l'on constate l'accentuation du désengagement de l'Etat et les choix budgétaires difficiles qui se posent au conseil général, on peut s'interroger. Restent les partenariats Public/Privé.....

Pour le vélo, les investissements affichés sont de 13 millions par an.

En 1989, nous étions dans une répartition des investissements de 85% pour la route et 15 % pour les transports en commun. A la CGT, nous pouvons partager l'objectif du PDU d'inverser ces deux chiffres d'ici 2020, mais on ne peut pas ignorer les évolutions actuelles:

- désengagement de l'Etat qui s'accélère
- suppression de la taxe professionnelle non compensée en totalité, loin de là
- réforme des collectivités locales en cours

Partant de ce contexte et des importantes sommes nécessaires, deux questions se posent :

- qui paie quoi ?
- qui fait quoi ?

Les documents du PDU et du SCOT central, sans oublier les trois SCOT périphériques, ont le mérite d'exister car ils donnent des éléments de connaissance sur l'état des lieux, les enjeux et les objectifs à viser. Il n'est pas question de les rejeter. Au contraire, pour la CGT nous considérons qu'ils doivent plutôt servir de point d'appui pour la bataille contre la privatisation des politiques publiques et des services publics qui vont normalement avec.

En effet, lorsque nous confrontons les réformes institutionnelles et fiscales en cours avec les investissements nécessaires pointés dans le PDU, on peut imaginer que les grands groupes privés sont aux aguets quant à la création de la métropole.

Cela nous semble un enjeu majeur à débattre largement avec les populations. Du moins pour la CGT, c'est notre ambition.

### **Aménagement du territoire et déplacements**

Le lien entre les déplacements, la politique des transports et l'aménagement du territoire au sens large, se pose de façon concrète et avec acuité.

Dans la logique du développement durable, la concentration de la croissance démographique sur 117 commune mais principalement sur Toulouse, **est - ce la seule bonne solution ?**

Ne faudrait il pas réfléchir et imposer une autre répartition de l'activité économique sur le territoire ? Ce qui en terme de développement durable conduirait à la diminution des déplacements domicile – travail qui pour 80%, se font encore en voiture. Mais il n'y a pas que le trajet domicile – travail puisque tous les documents pointent une augmentation des déplacements hors travail.

Le SCOT se donne comme objectif de concentrer la croissance démographique. Certes cela permet une meilleure rentabilité économique et sociale des transports en commun et même chose pour les divers équipements et services mais tout en favorisant la métropolisation, le tout sans une diminution suffisante des déplacements. Il s'agit d'un choix qui mérite débat. Pour les équipement et services, la concentration est un des critères employés de façon extrême par les libéraux, par exemple avec le nombre d'usagers accueillis pour maintenir ou fermer un bureau de poste.

### **L'emploi et le salariat**

Pour la CGT, nous relevons un point important et un peu ignoré dans les études et documents sur les déplacements, c'est la connaissance de l'emploi et du salariat du département, que ce soient leur nature et leur structuration. On peut d'ailleurs élargir à l'aire urbaine de Toulouse qui rayonne sur le territoire régional, voir inter régional.

Notre congrès départemental de juin 2010 en a fait une priorité. Parmi les exemples qui peuvent nourrir le débat sur l'aménagement du territoire et les déplacements, on peut retenir que 53,8% de l'emploi total régional est déjà concentré sur le bassin d'emploi de Toulouse avec l'explosion de l'intérim (300 000 missions/an). Si l'on y ajoute la précarité et le temps partiel, nous arrivons à un fort éclatement du salariat que pas grand monde ne maîtrise vraiment. **Pourtant l'impact social est très important et même chose pour le volume des déplacements.** En même temps les moyens de se rendre au travail dont les transports, sont souvent un critère d'accès à l'emploi..

Les documents du PDU relèvent que nous avons atteint les 4 déplacements par jour et par habitant et on peut penser que la nature et la structuration du salariat y sont largement pour quelque chose.

Dans la contribution de la CGT sur les commissions thématiques du PDU ( plan de déplacement d'entreprises) nous demandions un état des lieux de l'emploi sur le bassin d'emploi de Toulouse. **Aujourd'hui nous confirmons cette nécessité.**

**Pour conclure sur ce thème, il est évident qu'il faut un PDU et une politique des transports offensive et répondant aux besoins mais ces objectifs sont complètement indissociables de l'exigence d'une autre politique économique et sociale.**

Selon nous, il y a besoin d'une vision et d'une ambition plus large des déplacements et des transports qui aille au delà de la grande agglomération et ses 117 communes. Ce qui pose la question de la complémentarité territoriale et institutionnelle. Il y a la grande agglomération avec le PDU (demain la métropole?) mais il y a la région avec les TER et enfin les grandes lignes nationales (quel impact de l'arrivée du TGV ?). Cette complémentarité n'est pas trop abordée dans les documents (PDU, SCOT).

Deux questions spécifiques nous préoccupent au sujet de la voirie. L'entretien et l'exploitation du périphérique ainsi que de nombre de pénétrantes relève toujours des services de l'Etat (la DIRSO), un certain nombre de rocade relèvent du conseil général . Si la métropole se crée, prendra t'elle l'ensemble, avec les services et les agents dans sa compétence? Les personnels s'interrogent.

L'autre question est plutôt une alerte car la concession de la RN 126 va conduire à un nouveau péage urbain à Toulouse, avec des montants de dépenses annuelles pour un(e) salarié(e) inacceptables.

Sur le fret ferroviaire, dans sa version consolidée de Janvier 2011, le schéma national des infrastructures de transports (SNIT) , ne fait pas de Toulouse une priorité en matière de développement. C'est plutôt inquiétant, d'autant plus que les documents du SCOT relèvent à juste titre que dans les classements internationaux, la métropole de Toulouse ne figure qu'au titre de « ville Airbus).

**Toulouse le 4 février 2011**