



## Contribution CGT sur la commission Urbanisme Environnement du PDU.

Il est un constat largement partagé par la population et par la CGT: les questions environnementales deviennent un enjeu pour toute l'humanité. Il ne s'agit pas d'un contexte nouveau mais cet enjeu est beaucoup plus affirmé que lors de l'élaboration du premier PDU.

Ne se limitant pas à la prise en compte des seules décisions restrictives du Grenelle de l'environnement, peu suivies d'effets en termes de moyens, mais prenant en compte l'ensemble du débat qui traverse la société sur ce thème, il va de soit que l'urbanisme, l'aménagement du territoire, les politiques économiques, les non politiques sociales ainsi que celles du logement et de l'emploi qui sont actuellement menées, sont des éléments essentiels qui ont un impact certain sur les déplacements et les modes de déplacements des citoyens.

Les stratégies des entreprises pour leur développement, intégrant la dimension sociale et environnementale de leur activité et de leurs investissements ou privilégiant le seul critère de la rentabilité maximum et immédiate, n'ont pas le même impact selon le choix opéré. A tel point que ce sont elles et notamment les grands groupes fournisseurs d'activité pour les PME/PMI et la sous traitance, qui dictent finalement leur loi du profit, en matière d'aménagement du territoire et de développement des infrastructures.

Midi-Pyrénées n'échappe pas à ce constat avec un impact plus marqué encore sur l'agglomération toulousaine en matière d'engorgement de la circulation qui a atteint largement les limites du supportable pour les citoyens et les salariés.

Le PDU est un outil de la puissance publique au service d'une amélioration des déplacements en diminuant notamment « le tout voiture ». Mais le PDU n'étant qu'un outil, il ne peut pas se substituer à tout l'environnement et donc, aux responsabilités de tous les facteurs et de tous les acteurs qui génèrent les déplacements.

Pour la CGT: soit le PDU est réduit à un outil de gestion de crise. Une crise que seules les collectivités locales auraient à assumer, ainsi que son coût social. Soit le PDU est un réel moyen public qui pèsera de tout son poids sur les choix et orientations de tous les acteurs, ce qui pose donc, la question des moyens pour sa mise en oeuvre, sur le plan financier mais aussi politique.

Depuis l'élaboration du précédent PDU, de nouveaux textes de lois et outils d'aménagement et de planification ont vu le jour notamment les Schémas de Cohérence et d'Organisation Territoriale (SCOT). Notre département est (sera) couvert par 4 SCOT, soit 340 communes dont Toulouse. Seul le sud du département à partir de Muret n'est pas couvert par un tel document, même si des communes disposent d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU). Bien que des élus de ce territoire, prennent d'ores et déjà position en faveur d'un tel document.

Il est proposé que le périmètre du nouveau PDU soit étendu au périmètre du SCOT central à savoir 117 communes.

Partant de cette décision, les orientations cadre affichent la volonté de mise en cohérence entre le PDU est les orientations du SCOT, notamment celles entre urbanisme, logement et transports.

A ce stade de la concertation, la CGT ne donnera pas un avis sur les pistes de solutions et d'actions envisagées car leur contenu concret mérite d'être précisé. Mais la CGT ne porte pas une appréciation négative sur ce nouveau périmètre et les objectifs qui en découlent de façon générale et disons le, un peu générique pour l'instant.

Les questions qui demeurent et qui sont mises en évidence par le bilan du précédent PDU sont de savoir si :

- le PDU se suffit à lui même pour améliorer la situation des déplacements ? Ci dessus, les éléments que nous développons plaident plutôt pour une réponse négative .

- si en plus du périmètre du PDU, il ne faudrait pas déterminer un territoire et un cadre plus larges de réflexion, de concertation et de décisions?

A cette deuxième question , la CGT répond plutôt oui.

En effet, l'évolution des déplacements montrent que pour des raisons multiples et notamment sociales (coût du terrain et du logement). Les lieux de résidence s'éloignent de plus en plus du lieu de travail. Ce dernier est essentiellement concentré sur l'agglomération toulousaine, à l'échelle du département mais aussi de plus en plus, de la région. Par exemple, les territoires entre Toulouse et Montauban, Albi, Castre, Foix Auch, Castelnaudary, sont devenus des axes où les flux de trafic pour le déplacement domicile – travail a explosé, contribuant sans doute et pour une grande part aux résultats plutôt négatifs du précédent PDU: consommation d'énergie en dessus de la moyenne nationale, émission de CO2 qui s'aggrave, coût du transport en deuxième position sur le budget des ménages, nuisances sonores etc.....

Cette question en soulève une autre qui est celle de la répartition équilibrée de l'activité économique sur tout le territoire départemental et régional .

Chaque année l'activité économique régionale se concentre encore un peu plus sur la Haute Garonne et plus particulièrement sur l'agglomération toulousaine. En 2008, c'est 53% des emplois régionaux qui s'y concentrent, progressant au rythme de 0,5% par an. Si on prend l'exemple de l'aéronautique, est il normal que 70 % de la sous traitance soit essentiellement concentrée en Haute Garonne et à Toulouse? N'y aurait-il pas un bénéfice à tirer sur le plan des déplacements, sur le plan environnemental et social, d'une meilleure répartition de l'activité et du travail (vivre et travailler au Pays) . A la CGT nous sommes bien conscients que cette revendication heurte de plein fouet la politique du coût minimum et du profit maximum pour les grands groupes tels qu'Airbus et que nous dépassons le seul cadre du PDU. Nous sommes là dans l'enjeu d'une politique équilibrée de l'aménagement du territoire qui doit imposer à tous les acteurs, de jouer leur rôle de solidarité, ce qui n'est pas le cas pour l'entreprise. Cela pose également la question d'une réforme de la fiscalité locale qui doit être plus juste. Sans oublier les aides et exonérations diverses de l'Etat aux entreprises, qui accompagnent de façon scandaleuse, leur gestion à flux tendu (génératrice de trafic routier) et de recherche du profit maximum, le tout sans aucun contrôle et aucune contrepartie pour l'emploi et l'intérêt général.

La CGT prend acte que lors de la réunion du 21 octobre, les réponses apportées à ces questions montrent que le débat est posé et qu'il n'est pas fermé.

Une contribution réalisée par la DDE et communiquée à tous les élus reprend un certain nombre de chiffres. Ils partent des perspectives d'évolution de la démographie de l'aire urbaine d'ici 2020, soit environ 250 000 habitants de plus. Les effets seraient de l'ordre de 700 à 900 000 déplacements/jour supplémentaires, auxquels s'ajouteraient une forte augmentation du trafic d'échange entre l'aire urbaine et l'extérieur et une forte augmentation du trafic de transit.

Le PDU vise essentiellement à améliorer les déplacements, en premier lieu, en augmentant au maximum l'offre de transports en commun propres, avec un coût financier important. A la lumière de ces prévisions, la CGT ne peut que soutenir la démarche mais en rappelant ses limites. Le PDU agit dans un domaine particulier et des limites géographiques.

Par conséquent, l'autre enjeu de taille est de diminuer fortement le volume des déplacements de façon générale et sur un périmètre plus large que celui du PDU car le coût économique, social et environnemental est gigantesque. Sinon, aucune solution du PDU, aussi bonne soit elle, ne permettra de résoudre la crise actuelle. Ce raisonnement qui s'applique aux déplacements individuels peut être transposé aux transports routiers et professionnels (voir autres commissions ).

La Question des financements est également posée . A ce jour la politique de désengagement de l'Etat s'accroît avec précipitation et violence. En matière d'infrastructures l'Etat encourage et tente d'imposer (sans trop de succès) les Partenariats Public- Privés qui sont une source de profits maximum pour les grands groupes du BTP et une source d'endettement maximum pour les collectivités territoriales. La CGT rejette ce mode de financement qui vise à faire garantir par le contribuable, pendant plus de trente ans, les bénéfices de certaines entreprises. Plus globalement, les évolutions en cours visent à alléger

toujours plus la part des entreprises aux financement des transports publics. Le service public ne devrait être qu'un outil pour « emmener leurs salariés au boulot », avec une contribution minimale ou nulle de leur part, alors qu'elles en sont largement bénéficiaires.

A l'opposé , la CGT avec son organisation inter-fédérale des transports, propose une série de mesures visant à une réelle maîtrise publique du financement des infrastructures et de leur gestion, ainsi que des déplacements des salariés, avec une contribution réellement solidaire de tous les acteurs dont l'entreprise. Le coût en temps et en moyens consentis par le salarié pour se rendre sur son lieu de travail doit également être pris en compte par les entreprises.

A cette situation déjà dramatique du poids des déplacements dans les budgets familiaux, la CGT constate, que lors de la réunion du 21 octobre, la question du péage urbain a été évoquée. Compte tenu de ce qui est développé ci dessus, nul ne sera étonné de l'opposition forte à laquelle les porteurs d'un tel projet se heurteront. Qui plus est à Toulouse, qui est déjà riche de l'expérience du péage de Roques. La CGT prendra toute sa part dans le combat si d'aucun s'aventurait à rouvrir ce dossier.

Enfin, lorsqu'on aborde le sujet de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, on constate que les lois de décentralisations ont transféré un maximum de compétences aux collectivités locales. En Haute Garonne, plus de 60% des communes ont moins de 500 habitants et ne disposent pas de services techniques. Le regroupement en communauté de communes améliorent un peu les choses mais les moyens financiers sont loin d'être suffisants pour assumer un service technique d'une taille à la hauteur des besoins. Malgré les coups portés depuis plus de vingt ans, les services techniques de l'Etat apportaient leur expertise et leurs moyens en aide à la maîtrise d'ouvrage et pour la maîtrise d'oeuvre, le tout, au titre de la solidarité fixée par des textes de lois et des décrets. Depuis la dernière vague de transferts en 2004, ces moyens ont quasiment disparu ou vont disparaître sans que pour autant, les dotations de fonctionnement de l'Etat augmentent, au contraire.

Dans notre contribution, nous approuvons le lien étroit entre le PDU, l'urbanisme et l'environnement. Mais nous en étendons le périmètre réel bien au delà du SCOT central. La question est donc de savoir de quels moyens disposent et disposeront l'ensemble des communes pour appréhender ce sujet des déplacements à la hauteur de l'enjeu qu'il représente. Peut on accepter un tel désengagement de l'Etat avec le cortège de fermeture de ses services et des services publics en général ? Peut on accepter que l'intérêt général soit sacrifié au seul profit des structures qui ont les moyens financiers de s'offrir une expertise pour défendre leurs intérêts particuliers ?

La CGT répond résolument non pour un ensemble de raisons cohérentes et les déplacements en font partie.

Toulouse le 20 novembre 2008