

Intervention au conseil métropolitain – jeudi 30 janvier 2020



Transports et pollution de l'air : les citoyen·nes attendent au tournant leurs élu·es et les candidat·es aux élections municipales ! !

Monsieur le Président,
Mesdames les conseillères, messieurs les conseillers,

Je tiens à vous remercier pour ce temps de parole.

Vous allez voter ce jour les orientations politiques de la mobilité sur Rennes Métropole pour les 10 années à venir. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) fait suite au Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), voté en avril dernier, dans un contexte de médiatisation de l'urgence climatique. Il aurait été ambitieux en 2015. On sait aujourd'hui qu'il faudra redoubler d'efforts.

Ce document fait également suite au Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi), voté en décembre dernier, que notre association Alternatiba Rennes associe à un droit à urbaniser 2000 hectares (augmentation de 16% du territoire urbanisé sur 15 ans).

Nous tenons tout d'abord à saluer l'effort de communication réalisé par Rennes Métropole pour l'enquête publique. Toutes les consultations citoyennes (concertation préalable, enquête publique,...) des grands plans d'orientation des politiques publiques devraient a minima s'appuyer sur une communication de cette échelle, à laquelle pourrait s'associer la presse locale.

Nous exprimons dans un communiqué en septembre dernier que "derrière une ambition qui se décline en innovation ou en investissement de centaines de millions d'euros, le PDU ne traduit pas le changement de comportement attendu de la part d'une collectivité signataire du Pacte Finance Climat. Le PCAET prévoit une baisse de 10 % des déplacements en voiture. On ne les retrouve pas dans le PDU. Ce manque d'ambition est regrettable et confirme que Rennes Métropole envisage de laisser une place importante à la voiture."

Le covoiturage "1 seul jour par semaine" traduit une volonté seule de limiter le problème de congestion sur la Métropole plutôt que de répondre à l'impact important du transport routier sur l'environnement et l'émission de gaz à effet de serre.

Dans notre communiqué, nous ajoutons que ce "PDU, non intégré au reste des plans de politiques publiques en l'état (PLUi, PPA, PCAET...), ne rentre pas en accord avec les promesses de politique écologique durable et s'oriente vers une sauvegarde des conservatismes historiques sans engendrer un réel virage radical pour la sauvegarde de l'environnement à l'échelle de la Métropole." Vous évoquiez vous-même, monsieur le Président lors de vos vœux au Couvent des Jacobins le 14 janvier dernier cette perspective d'une Métropole post-carbone.

Nos élu.e.s doivent engager une démarche de réduction drastique de l'usage de la voiture individuelle. Pour cela, des solutions existent:

1. Renforcer l'offre, l'intermodalité et l'attractivité des transports en commun en adoptant un schéma cohérent entre la Métropole et l'ensemble du bassin rennais

- Enrichir le système de transports en commun d'une offre conséquente en site propre
- Doubler le budget/ hab. affecté aux transports en communs en 5 ans
- Étendre la gratuité aux moins de 25 ans et proposer une gratuité partielle de 2 trajets/jour/hab
- Mettre en place le RER rennais en 2024
- Améliorer l'intermodalité avec les lignes majeures (ferrées et Chronostar)

- Remunicipaliser les transports en commun en 2024

Appuyons-nous sur les haltes ferroviaires existantes pour faire vivre l'intermodalité! Appuyons-nous sur la traversée de la rocade par la ligne A du métro, au Sud-Est de Rennes!

Les options proposées en conseil métropolitain de novembre dernier, vont dans le bon sens, même si

- Les délais à 8 ans des projets "tram-bus" semblent longs
- L'intermodalité SNCF est le parent pauvre en particulier vis-à-vis des gares Poterie, Ker Lann : l'option d'un terminus de ligne A aux Logettes combinée à une halte ferroviaire de la ligne vers Châteaubriant semble pourtant prometteuse

2. Donner la priorité aux mobilités douces dans l'espace public

- Rendre cyclable l'entièreté de la ville de Rennes
- Étendre le Réseau Express Vélo à 200km d'ici 2024
- Consacrer un fonds de développement du vélo de 25€ par habitant-e (investissement et fonctionnement) par an sur le mandat
- Limiter la place des véhicules thermiques en ville en rendant les centre-villes et centre-bourgs piétons et en généralisant zones 30 et zones de rencontre à l'ensemble de la ville de Rennes

Donnons-nous des objectifs ambitieux (le 16% de part modale pour les transports en commun seront atteints dès l'ouverture de la ligne B) **et les moyens d'y arriver** (le PDU précédent prévoyait 415km de pistes cyclables, seuls 145km ont été réalisés)

3. Développer une logistique urbaine du transport de marchandises adaptée à la ville de Rennes et à Rennes Métropole via l'interdiction des poids lourds dans la zone urbaine en 2025 et la création de centres mutualisés de distribution urbaine extra-rocade et de points relais intra-rocade.

La place de la voiture est toujours prépondérante par rapport aux transports en commun et aux moyens de locomotion douce malgré une volonté affichée de la collectivité de faire décroître l'usage de la voiture au quotidien. Ce PDU manque de substance idéologique, sociologique et écologique : il devrait au contraire se focaliser sur les piliers : se déplacer, vivre et respirer mieux. Marcher ou faire du vélo dans Rennes est dangereux! Quand certain.e.s candidat.e.s pointent une insécurité relative à des tags dans le centre ancien de Rennes, 2 cyclistes et 2 piétonnes sont décédé.e.s depuis l'enquête publique de septembre dernier.

Enfin, les contresens ne s'arrêtent pas là : l'atténuation du changement climatique ou la limitation des émissions de gaz à effet de serre devrait être synonyme de réduction du trafic aérien, non de son augmentation : l'objectif de la collectivité devrait être de planifier une réduction progressive du trafic aérien.

Malgré cela, l'aéroport de Rennes Saint-Jacques engage des travaux qui devraient lui permettre de supporter jusqu'à 2 millions de passagers par an en 2035. Et ce avec la complicité de Rennes Métropole et son souci d'attractivité économique, de la Région Bretagne et de la préfecture de Bretagne.

Certains d'entre vous seront candidates ou candidats aux prochaines élections municipales. Vous devez abandonner ce projet.

Nous souhaitons vous rappeler que malgré l'enjeu électoral, soumettre des projets routiers en 2ème ceinture est irresponsable pour nos enfants. Ils n'auront pour conséquence que l'augmentation du trafic automobile. Par ailleurs, un prolongement de la ligne B du métro vers Bruz au coût exorbitant, laisserait le 1/4 Sud-Ouest de Rennes sans solution pendant 15 ans.

Il est grand temps de cesser les contresens écologiques et de prendre l'urgence du défi climatique au pied de la lettre : n'ayez pas peur de promouvoir et mener des projets ambitieux traduisant un réel changement de fonctionnement. Nous réclamons de tout faire pour que nous puissions nous déplacer en train et en vélo dans un environnement sain et sûr.

Monsieur le Président,

Quelle action de ce PDU est suffisamment pertinente pour imaginer une sortie du modèle tout-voiture dans les années à venir? Quelles mesures sont réellement ambitieuses et transcrivent l'ambition de Rennes Métropole d'être une ville décarbonée ?

Je vous remercie de votre écoute.



Alternatiba Rennes, association créée depuis le 11 Juillet 2017, se consacre à la promotion des alternatives au changement climatique et aux actions de désobéissance civiles contre les projets climaticides. Notre fonctionnement s'articule autour de l'action inter-associative (actions non violentes, sensibilisation, interpellation d'élus), la mobilisation citoyenne et l'implication dans les politiques publiques (plaidoyer citoyen).

Contact : Oumeima El Isbihani – 06.13.70.49.88

Communication : com-alternatibarennes@riseup.net

Site internet : www.alternatiba.eu/rennes