

S'occuper de ses affaires : Toulouse – Midi Pyrénées

Alors que Toulouse est la Capitale incontestée de l'Aéronautique en France, que Midi Pyrénées se veut la région la plus volontariste de France pour le ferroviaire, la gestion des déplacements reste des plus calamiteuses. Deuxième ville la plus embouteillée en France, Toulouse est même la cinquième ville la plus embouteillée d'Europe. Suivant une enquête Tom-tom qui utilise anonymement les informations des GPS, avec 23,6km de bouchon, calculés sur deux ans et lissés, l'A620 figure parmi les trois premiers axes embouteillés en Europe. Au niveau national, il se hisse en tête du classement. Un schéma qui, étonnamment, correspond bien à celui vécu par les automobilistes toulousains. En 2011, Bernard Marquié, ancien vice président de la Région et aujourd'hui, adjoint au maire de Toulouse et vice-président de la commission déplacements et transports, donc parfaitement au fait des dysfonctionnements, pensant dédouaner les autorités locales, avait prévenu le 22/06/2011 sur La Dépêche du Midi : « L'A 620 n'est pas de notre compétence. C'est la responsabilité de l'Etat. Les enjeux ont changé. Le but n'est pas de faire aller vite les voitures sur le périph. Il faut savoir si on respire mieux, si on peut se garer plus facilement ou avoir une activité tranquille. Les transports collectifs se sont développés. On déploie tout un arsenal pour cela. L'idéal serait qu'on arrive à ce que 30 % des gens utilisent les transports collectifs. On travaille pour cela ». Il est facile aujourd'hui de constater, que malgré le regroupement de ces gestions de déplacement par la SMTC qui regroupe, en particulier Toulouse Métropole, la Communauté d'Agglomération du Sicoval, le Syndicat Intercommunal des Transports de la Région Toulousain et la Communauté d'Agglomération du Muretain, pour mener une politique collégiale de développement des transports en commun de la métropole, les choses n'évoluent pas du tout dans le bon sens.



Effectivement, l'A620 est une infrastructure d'Etat qui traverse l'espace urbain pour assurer la mise en continuité des axes A62 et A61 tout en améliorant le transit autoroutier et en fluidifiant la desserte locale de l'agglomération Toulousaine. Or le débat public concernant le projet de nouveau contournement autoroutier de Toulouse, s'est montré réservé sur sa pertinence attestant que les flux en transit ne le justifiaient pas. C'est bien la fonction de desserte locale qui sature les périphériques. La réponse à cette saturation passait par l'encouragement à utiliser les transports collectifs. Bien que de très gros efforts en faveur du transport collectif aient été accomplis, le PDU recalé en enquête publique n'a pas suffisamment ouvert les yeux aux élus en charge de convertir les automobilistes aux transports publics puisque le trafic routier sur périphérique augmente toujours.

Mais alors que d'un côté, l'argumentaire vise à mettre l'Etat devant ses responsabilités pour l'A620, pourquoi du côté ferroviaire, participer au financement de la LGV Tours - Bordeaux tronçon de Paris -Bordeaux ; n'est ce pas à l'Etat de s'engager seul s'il veut raccorder la Capitale aux métropoles de Banlieue en ferroviaire. D'autant que pour aller à Paris les toulousains ont toujours su le faire soit par l'autoroute Toulouse – Limoges - Paris ou bien en empruntant les vols aériens directs Blagnac – Orly ou encore le chemin de fer par la ligne POLT passant par Limoges également plutôt que de rallonger le trajet d'environ deux cents kilomètres en utilisant la future LGV passant par Bordeaux quitte à rendre le prix du trajet équivalent à celui de l'aérien. Et si ce n'est pas le cas c'est que le billet LGV sera subventionné une nouvelle fois par la collectivité publique que nous alimentons avec nos impôts ce qui revient au même. Revenons sur terre et adoptons des mesures ou projets économiquement pérennes, mais aussi et surtout stoppons le gaspillage de l'argent des autres. **Si les élus l'ont oublié et bien que les citoyens le leur rappellent**, les impôts locaux servent en priorité à aménager nos territoires, si l'un des territoires de notre Région demande un aménagement permettant d'étoffer le niveau de vie de sa population ce qui indirectement s'apparente souvent à une économie de fonctionnement des foyers et donc une amélioration de leurs revenus, alors nous sommes dans le cadre précis de ce que l'argent collecté doit permettre.

Toulouse Métropole forte de ses 700 000 habitants s'appuie abusivement sur le réseau autoroutier national traversant la métropole (A620) pour irriguer la circulation quotidienne de ses habitants dans les trajets domicile travail. Or le capillaire connecté à l'A620 dépend bien des collectivités territoriales locales et il est évident que son incapacité à écouler les trafics sortants contribue à la saturation du périphérique. De même dans le sens inverse, le confort de décision irresponsable qui aboutit à déverser tous les flux inter-secteurs des couronnes Toulousaine sur ce périphérique est à prendre en charge par le territoire.

Lors du débat public concernant le nouveau contournement de Toulouse, les conclusions ont été très claires dans le sens où le transit autoroutier contournant Toulouse n'est pas suffisant pour créer une autoroute de contournement supplémentaire et n'est en rien responsable de la congestion routière des rocade aux heures de pointe. Le débat public préconisait en solution alternative, l'amélioration des transports collectifs. Or la mise en enquête Publique du Plan de Déplacements Urbains qui devait amorcer cette dynamique a été rejeté par la commission d'enquête. Cela confirme que les autorités concernées sur le territoire ne savent pas définir la politique à mettre en œuvre pour atteindre ces résultats.

Ces constatations démontrent un manque de courage politique sur les secteurs disposant d'une densité électorale très élevée. Les décideurs paralysés préfèrent engager la Région sur des financements permettant de développer le débat sans prendre le risque de contrarier le potentiel électoral. Il en est ainsi quand des budgets importants sont engloutis entre Bordeaux et Tours, loin de la région et que toute infrastructure fluidifiant la circulation en zone urbanisée est écartée pour ne pas contrarier les électeurs. Tel est le cas du projet LGV entre St Jory et Toulouse qui s'estompe à l'entrée de Toulouse pour ne pas créer un remodelage de l'urbanisation. Il en est de même des « délaissés disponibles » du périphérique extérieur qui sont devenue une coulée verte alors qu'ils étaient à l'origine réservés pour une infrastructure de transport. Par contre il est complètement irresponsable de financer la LGV Tours – Bordeaux qui est du ressort de l'Etat et justifier le non interventionnisme sur l'agglomération Toulousaine en prétextant que l'A620 est une infrastructure d'Etat. Pendant ce temps les Toulousain peuvent perdre jusqu'à six jours (152h) par an dans les bouchons. Merci la Région, le Département et Toulouse Métropole. Ce manque de courage politique doublé d'une incompétence de décision pourrait se concrétiser par un arbitrage électoral si les citoyens étaient éclairés de ces errements préjudiciables à la bonne qualité de vie sur Toulouse et sa Métropole.