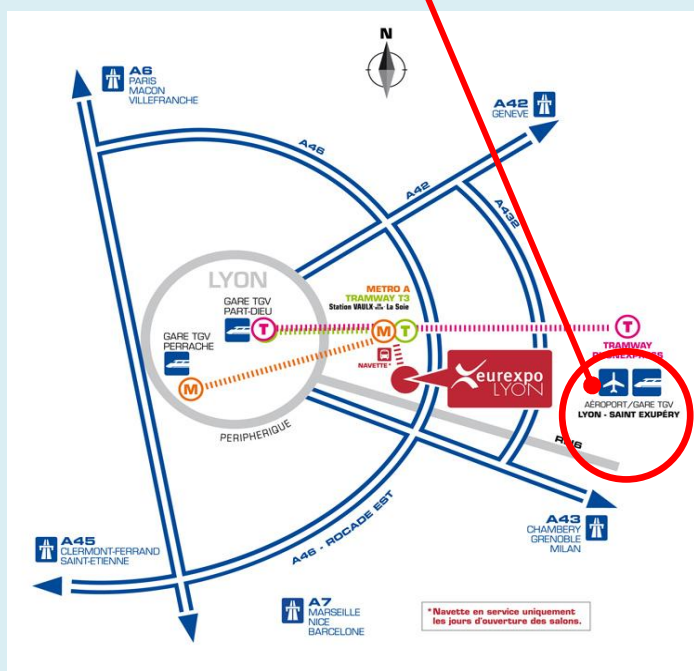


L'intermodalité peut inventer la « Porte des territoires »



Une gare en Centre ville ne peut pas être la gare de la Métropole mais tout simplement une station de desserte du Centre ville. Il est utopique de croire qu'une gare centre ville pourrait avoir les mêmes fonctionnalités qu'un aéroport régional plein centre. De même il est illogique de ne **pas regrouper tous les modes de transport longue distance sur une plate forme Régionale, porte d'échanges du territoire**. Ce rôle d'accueil a particulièrement été développé lors des implantations d'aéroports, aujourd'hui véritables portes d'entrées pour les territoires et leur métropole ils sont rendus accessibles par liaisons de transport en commun. Les clivages que provoquent les doubles infrastructures comme Marseille Marignane Air port encadrée par Aix TGV et Marseille St Charles accentuent cette dégradation fonctionnelle. L'engorgement routier toujours plus important paralyse les circulations dans les villes. **Malgré l'entêtement directif des élus qui pensent que la solution ne réside que dans la gestion routière, des automobiles et des dessertes en transport collectif du centre ville, avec ces mêmes élus qui oublient trop vite que la gare seule a déjà un effet polarisant**, le problème reste et restera bien la situation **inadaptée du ferroviaire et son transit intra muros**.

Devons nous considérer que le déplacement d'un banlieusard entrant en ville pour prendre son train TGV est un déplacement qualifié de urbain ou alors doit il être considéré comme un TRANSIT, auquel cas le traitement de la problématique sur l'engorgement des axes pénétrant en ville n'est plus le même.

S'il était possible de regrouper dans des zones intermodales l'ensemble des infrastructures lourdes telles qu'Aéroport, Gare ferroviaire, Gare routière, Stations hub des réseaux de Métro ou Tramway, Stations de taxis, locations de véhicules, covoiturage, créer des pôles de prise en charge pour les bagages nous pourrions enfin détourner les trafics d'approche des infrastructures « Longue Distance » des réseaux urbains. Cette concentration à l'extérieur des centres villes permettrait d'optimiser les dessertes publiques pénétrant dans le cœur des villes et du coup décongestionnerait les axes pénétrant.

Dans les futurs projets, Toulouse Blagnac qui est un aéroport de centre ville dont la desserte TGV n'a pas été envisagée est une erreur stratégique majeure.

Continuer à saturer la Gare Matabiau par addition du transit voyageur en pensant protéger l'avenir du site est une vision conservatrice du siècle dernier. C'est en lui rendant au contraire la juste mesure d'une simple gare de centre ville qu'elle s'inscrit avec son quartier dans l'avenir pour se projeter vers les véritables besoins environnementaux des toulousains. Ceci est rendu possible par l'accessibilité autoroutière de **Montauban positionnée en tant que Toulouse Nord TGV qui donne une pertinence d'embarquement sur les services TGV pour une majorité de voyageurs accédant au train en voiture.** L'idéal malgré tout étant comme nous l'avons dit de regrouper l'Aéroport de Blagnac et la gare TGV.

Paris l'a bien compris, de son schéma historique de gares terminus correspondant à des destinations provinciales ciblées et son réseau urbain de transports publics servant de réajustement pour changer de gare de correspondance, Paris oriente aujourd'hui sa politique des transports vers une décongestion intra muros par des voies de contournements qui évitent une partie des déplacements inutiles dans la Capitale. Egalement en créant une gare TGV sur l'aéroport de Roissy - Charles De Gaulle, nombreux sont les voyageurs qui profitent du TGV pour embarquer directement sur les vols au départ de Roissy, bel exemple d'efficacité. Bientôt Orly aura aussi cette fonctionnalité.

Pour Toulouse, son retard de desserte par la Grande vitesse ferroviaire est une véritable aubaine. Toulouse a l'opportunité d'organiser **une réflexion de nouvelle génération** en tirant les conclusions de l'expérience des villes déjà desservies. Une ville comme Toulouse qui se verrait connectée au travers d'un même hub intermodal voyageur :

- Au monde entier par un aéroport dont Air France multiplie aujourd'hui le nombre des destinations (nationales, européennes et mondiales),
- Au territoire national par l'arrivée du TGV,
- A sa ville par une infrastructure moderne en site propre que sera la ligne « Envol » du tramway,

devrait amplifier son rayonnement au niveau mondial et aurait la chance de créer dans le Sud-ouest français une porte d'accès Sud européenne à visibilité mondiale. Cette vision nouvelle, bien sûr, écrase la vision portée par le concept de gare : Toulouse Euro-Sud-Ouest qui veut s'affubler de tous les atouts de l'intermodalité en oubliant le volet transcontinental. Le clivage air-rail n'a plus aucune pertinence, il n'est plus soutenable dans les perspectives de développement que demandent aujourd'hui la mise en place d'une société qui accélère toutes ses connexions, que les décisions politiques actuelles ne pensent toujours pas à optimiser et massifier les moyens de déplacements entre eux pour dynamiser Villes et Régions et en faciliter l'accessibilité.



Toulouse Blagnac Gare TGV ?