



HAL
open science

Toulouse, une métropole sur les rails ?

Bruno Revelli

► **To cite this version:**

Bruno Revelli. Toulouse, une métropole sur les rails ?. Café Géographique, Mar 2017, Toulouse, France. hal-01612778

HAL Id: hal-01612778

<https://hal.science/hal-01612778>

Submitted on 8 Oct 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

Toulouse, une métropole sur les rails ?

Bruno Revelli, Lisst-Cieu, Université Toulouse II Jean Jaurès
Café Géographique, Toulouse, 6 mars 2017

Les rails qui constituent le cœur de cette intervention ne sont pas ceux du tramway ou d'une troisième ligne de métro mais bien ceux sur lesquels circulent majoritairement les trains de la SNCF, en particulier les Trains Express Régionaux (TER). Les transports ferroviaires présentent en effet l'intérêt d'être à l'articulation de deux échelons de gouvernance, celui de la Région et celui de la Métropole. Ces deux échelons ont été récemment promus par la réforme territoriale comme un couple décisif en matière de planification et plus particulièrement en matière de transports. L'approche des transports métropolitains par le ferroviaire comporte un second intérêt lié à son caractère structurant. C'est autour de lui que s'articule une bonne partie des transports publics. On peut ainsi le situer au sommet de la chaîne modale publique. L'approche par le rail permet donc d'interroger aussi bien l'organisation structurelle de la métropole que sa gouvernance.

Avant de rentrer dans le vif du sujet on peut revenir sur l'expression, très en vogue, de « métropole sur les rails ». On la retrouve aussi bien dans le langage journalistique que scientifique. Elle véhicule l'idée du dynamisme des métropoles comme ensembles organisés autour de mobilités cadencées rompant en cela avec les agglomérations désorganisées par la toute-puissance de l'automobile. Christian Lallier¹ voit dans ce modèle de « ville sur les rails » le support d'une « utopie de la métropole ». Ce modèle est porté par les élus et les urbanistes. Sa mise en œuvre autour de notions clés comme l'intermodalité ou les pôles d'échanges, s'avère pourtant délicate comme le cas toulousain l'illustre.

Quel potentiel ferroviaire pour Toulouse ?

Quand on évoque les transports en commun à Toulouse deux affirmations émergent très vite : Toulouse a la chance d'être au centre d'une étoile ferroviaire mais Toulouse est une ville peu dense et très étalée. La carte ci-dessous (figure 1) fait en effet apparaître une étoile ferroviaire à six branches² relativement équilibrée. En revanche, l'évolution de

¹ Anthropologue, il a réalisé un documentaire sur le sujet dont le lien suivant fourni un aperçu : http://www.c-lallier-anthropologie-filmee.com/la_ville_sur_des_rails2.html

² A l'échelle de l'aire urbaine on peut en compter sept avec la séparation vers Castres à Saint-Sulpice

l'urbanisation montre bien que cette étoile a joué un rôle bien plus faible que celui de la route dans l'extension du tissu urbain. Le sud-ouest de l'agglomération laisse en effet apparaître des grappes de communes pavillonnaires le long des départementales 15 (de

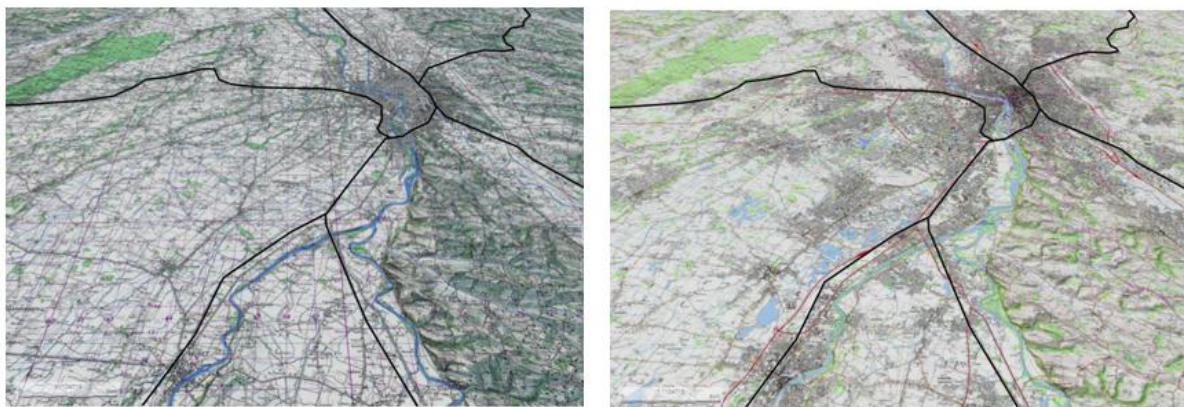


Figure 1 : carte topographique de Toulouse en 1950 et de nos jours (données : géoportail)

Cugnaux à Seysses) et 632 (de Tournefeuille à Fonsorbes) non desservies par le rail.

On peut dès lors se demander dans quelle mesure ces deux éléments font de Toulouse une exception à l'échelle des métropoles françaises. Le tableau suivant permet de nous éclairer à ce sujet. Toulouse figure bien parmi les métropoles les moins denses au niveau de l'aire urbaine³ sans être la dernière de la classe. Concernant le nombre de branches ferroviaires, elle est dans une moyenne haute. On remarque que le fait de disposer d'une étoile ferroviaire est relativement banal pour les métropoles. C'est bien Montpellier qui fait figure d'exception en ne disposant que d'une gare passante.

Population (En milliers d'habitants)	Superficie (En km ²)	Densité (Habitants par km ²)	Croissance démographique	Branche ferroviaire
Lyon (2 237)	Lyon (6 018)	Lille (1 270)	Montpellier (1,5)	Lyon (11)
Marseille (1 734)	Bordeaux (5 613)	Marseille (546)	Toulouse (1,4)	Strasbourg (8)
Toulouse (1 291)	Toulouse (5 381)	Nice (388)	Rennes (1,4)	Lille (8)
Bordeaux (1 178)	Rennes (3 747)	Lyon (371)	Bordeaux (1,3)	Toulouse (7)
Lille (1 175)	Nantes (3 302)	Strasbourg (351)	Nantes (1,2)	Bordeaux (6)
Nice (1 004)	Marseille (3 173)	Montpellier (346)	Lyon (1,1)	Nantes (6)
Nantes (908)	Nice (2584)	Nantes (275)	Strasbourg (0,4)	Rennes (5)
Strasbourg (773)	Strasbourg (2 197)	Toulouse (240)	Lille (0,4)	Marseille (5)
Rennes (700)	Montpellier (1 673)	Bordeaux (209)	Marseille (0,2)	Nice (4)
Montpellier (579)	Lille (925)	Rennes (187)	Nice (0)	Montpellier (2)

Tableau 1 : Données relatives aux 10 premières aires urbaines françaises hors Paris (données : Insee)

³ Nous avons réalisé le même travail à partir des unités urbaines sans que les résultats n'en soient bouleversés

On aurait cependant tort de croire que toutes les branches ferroviaires se valent. Leur potentiel de desserte varie en effet beaucoup selon qu'elles disposent de voies doubles et électrifiées, comme c'est le cas pour les lignes vers Bordeaux, Narbonne et Bayonne, de voies uniques non électrifiées, ce que l'on retrouve vers Auch, Albi et Castres, ou enfin électrifiée et à voie unique, comme c'est le cas de la ligne de l'Ariège. Ces éléments impliquent des contraintes en matière d'exploitation et de matériel roulant.

Malgré ce potentiel ferroviaire certain, les chiffres relatifs aux parts modales placent Toulouse parmi les mauvais élèves avec une part modale de 60% pour l'automobile⁴ contre 49% pour Lyon, 50% pour Marseille mais allant jusqu'à 63% pour Bordeaux. Même si ce chiffre est à la baisse grâce à une revalorisation récente de l'usage des transports en commun, il traduit le retard accumulé dans ce secteur comme l'a déjà montré Robert Marconis pour qui, à Toulouse, « les transports courent après la ville⁵ ».

Le ferroviaire et la gouvernance des transports : deux visions contradictoires ?

Depuis les grandes lois de la décentralisation au début des années 1980 les compétences des Régions en matière de transport n'ont cessé de se renforcer. Elles deviennent ainsi autorités organisatrices des transports (AOT) en 2002 avant que la réforme territoriale de ces dernières années ne leur transfère les transports par autocars départementaux, les autocars scolaires et le statut de « chef de file de l'intermodalité ». Au début des années 2000, la Région Midi-Pyrénées se dote d'une vision à long terme en s'appuyant sur un principe qu'elle sera la première à mettre en place sur voie unique en France⁶, le cadencement. Cette organisation de la desserte permet une meilleure visibilité et lisibilité de la grille horaire avec des départs et arrivés aux mêmes minutes. Cela induit un calibrage des temps de parcours avec lequel l'impératif de régularité prend le pas sur celui de la vitesse. Elle établit alors sa vision idéale du réseau régional autour d'un cadencement généralisé distinguant les dessertes intervilles (cadencées toutes les 2h), de proximité (1h), de banlieue (30mn) et de proche banlieue (15mn). Ce plan révèle toutefois le tiraillement auquel fait face à la Région, entre une volonté de développer l'offre là où la demande est la plus importante, dans la métropole, et la desserte équilibrée de l'ensemble du territoire régional.

⁴ Chiffre relatif au périmètre de l'enquête ménage et déplacement de 2013 (<http://www.epomm.eu/tems/>)

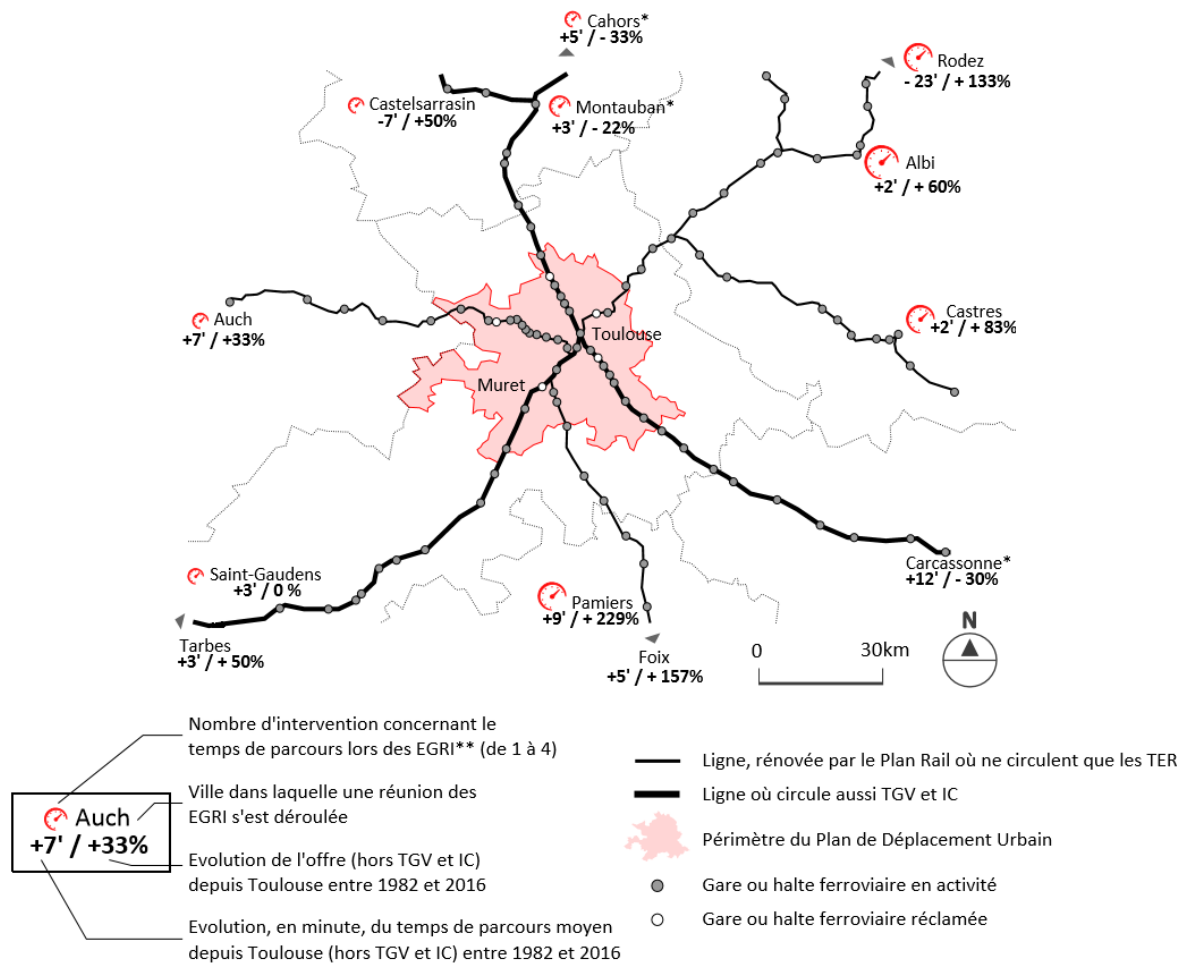
⁵ MARCONIS R., 2010, *Toulouse [territoires] du tramway*, Privat, p. 6-36

⁶ Sur la ligne Auch-Toulouse dès 2003

La vision métropolitaine prend forme à travers le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) révisé en 2014. Il porte les grandes logiques d'urbanisation contemporaine à savoir les principes de densité et de polarisation. Il distingue dans ce but une ville intense où des terrains peuvent être ouverts à l'urbanisation et des espaces à préserver. Ces zones d'extension de l'urbanisation sont incarnées par des « pixels » qui correspondent à un site de 9 hectares à urbaniser. Leur répartition est liée au potentiel de desserte par les transports en commun. Les travaux de Juliette Maulat⁷ ont permis de montrer que la Région a été peu associée à son élaboration et que son avis n'a pas été pris en compte. Pourtant l'attribution de pixel s'est appuyée sur le désir du SMTC-Tisséo de voir augmenter l'offre ferroviaire périurbaine et la création, espérée, de nouvelles haltes ferroviaires. Or, selon la Région, ces aménagements ont un coût dissuasif et se feraient au détriment de la desserte de territoires plus éloignés.

Cette opposition entre une vision métropolitaine et une vision régionale s'est retrouvée lors des réunions publiques organisées par la Région lors des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité à l'automne 2016. Durant les réunions de Toulouse et Muret, les usagers et les acteurs du territoire réclament une augmentation des fréquences et la création de nouvelles haltes. Le cadencement y est unanimement loué. La vision de ce dernier dans des villes moyennes situées à 1h de Toulouse est bien plus ambivalente. L'allongement des temps de parcours et l'absence de trains directs y est fréquemment déplorée (figure 2).

⁷ MAULAT J., 2016, « Le rôle de la planification territoriale dans la coordination des politiques d'urbanisme et de transport ferroviaire régional à l'échelle métropolitaine. L'exemple de Toulouse. », *Riurba*, n°2



* Pour ces villes la réduction de l'offre et l'augmentation des temps de parcours sont en partie compensées par la desserte des TGV et Intercités
 ** Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité

Figure 2 : Les enjeux de la desserte ferroviaire métropolitaine à travers les EGRI⁸

L'intermodalité pour dépasser ces antagonismes ?

L'intermodalité, définie comme l'ensemble des possibilités de passage d'un mode de transport à l'autre au cours d'un même déplacement, apparaît aujourd'hui comme un mot magique, à tel point qu'on peut parler d'une véritable injonction à l'intermodalité.

On l'oublie parfois mais les enjeux de tarification et de billettique relèvent bien de la question intermodale. A ce titre, elles constituent un lieu de rencontre entre les acteurs métropolitains et régionaux qui s'est traduit, à Toulouse, par la création de la carte pastel et la possibilité d'y charger des offres régionales et urbaines. Malgré la difficulté technique liée au besoin d'interopérabilité des systèmes informatiques, la question de la billettique a ainsi

⁸ REVELLI B., 2016, « Desserte ferroviaire : entre logique métropolitaine et régionale », *Belveder*, n°0, p. 20-21

pu être surmontée. Celle de la tarification est plus problématique. La carte pastel permet le plus souvent la juxtaposition d'offres régionales et urbaines et non leur intégration. Si la métropole souhaite une tarification unique à l'échelle du périmètre des transports urbains (PTU), la Région et la SNCF s'y opposent pour des raisons que résumant bien un responsable régional de la direction de la SNCF de Toulouse⁹ :

Plus le PTU s'étend, plus on se retrouve à faire 40km pour le prix d'un ticket de bus, ce qui est complètement en dehors du marché. Si on augmente le prix unitaire du ticket, on se retrouve à payer deux euros pour faire 100 mètres. Là, il y a une incitation forte à la fraude. [...] Donc on va dimensionner notre parc, notre capital, pour un parcours qui correspond à 4 ou 5% de l'offre. Versailles, qui est à 17km de Paris, on est déjà en zone 4, et nous, on voudrait qu'à Muret, qui est à 20km de Toulouse, on soit au prix de la zone 1.

Il faut dire que, sur cette question de la tarification, il existe un précédent qui pèse sur les relations du triumvirat Tisséo–Région–SNCF : la ligne C du réseau urbain desservant Colomiers. Mise en place par un accord entre Tisséo et la SNCF juste avant que la Région ne devienne AOT, cette ligne bénéficie d'une tarification urbaine jusqu'à la gare de Colomiers.

La gare est le lieu de l'intermodalité par excellence où se rencontrent politiques urbaines et politiques de transport. Point d'accès à la ville et au réseau, elle fait office d'interface entre ces deux mondes. En 2012, la Région s'est ainsi lancée dans une politique permettant d'en améliorer l'attractivité à travers l'extension de parkings saturés. Plutôt qu'une politique globale à l'échelle de l'aire urbaine, cette opération « parking et intermodalité », s'est faite à l'initiative des communes, la collectivité régionale apportant des subventions (de 15% à 60% du montant des opérations), laissant la métropole hors-jeu.

Sur certains points clés de connexion au réseau urbain lourd (tramway, métro), les gares TER peuvent constituer de véritables « pôles d'échange ». En dehors de la gare Matabiau et celle de Saint-Cyprien Arènes sur la rive gauche de la Garonne, Toulouse manque cruellement de pôles d'échanges d'envergure permettant une intermodalité efficace entre réseaux urbains et ferrés. La faute peut en être imputée à des développements indépendants de chacun des deux réseaux comme l'illustrent les cas de la connexion manquée entre la station de métro de La Vache, à 300 mètres de la halte ferroviaire de la route de Launaguet, mais aussi le caractère étriqué de la halte de Saint-Agne plus au sud.

⁹ Propos recueillis par BARONE S., 2008, *Le train des régions*, Thèse de SHS, Université de Montpellier, 754p

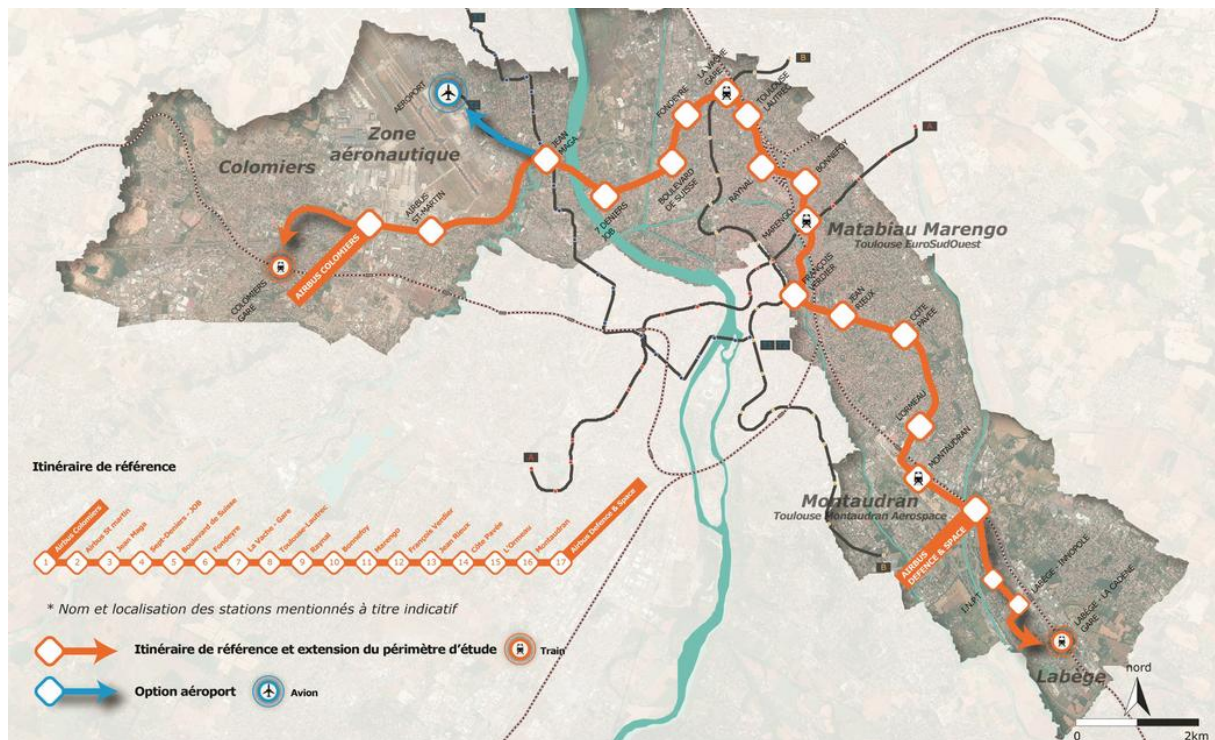


Figure 2 : Le tracé envisagé de la 3e ligne (source : site de la commission du débat public <https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/>)

Le projet de troisième ligne de métro porté par la nouvelle municipalité repose la question des pôles d'échanges entre réseaux ferroviaires et urbains. Si à première vue cinq pôles d'échanges pourraient ainsi émerger plusieurs réserves existent. Les terminus au niveau des gares de Labège et de Colomiers étant envisagés comme simple extension à l'itinéraire de référence. Si l'articulation avec le ferroviaire est souhaitée au niveau de Montaudran et de La Vache il reste encore à voir quelle ambition réelle sera déployée pour faire de ces points d'interconnexion de véritables pôles d'échange. On retrouve la même problématique avec le projet de téléphérique urbain où un terminus rejoignant la halte de Montaudran n'est retenu qu'en tant qu'extension possible. Remettre la métropole toulousaine sur les rails est donc possible à condition qu'elle ne se contente pas de laisser passer le train de l'intermodalité.

Bibliographie

- BARONE S.**, 2008, *Le train des régions*, Thèse de SHS, Université de Montpellier, 754p
- MAULAT J.**, 2016, « Le rôle de la planification territoriale dans la coordination des politiques d'urbanisme et de transport ferroviaire régional à l'échelle métropolitaine. L'exemple de Toulouse. », *Riurba*, n°2, en ligne, consulté le 05/02/2017, <http://riurba.net/Revue/le-rolle-de-la-planification-territoriale-dans-la-coordination-des-politiques-durbanisme-et-de-transport-ferroviaire-regional-a-lechelle-metropolitaine-lexemple-toulousain/>
- MARCONIS R.**, 2010, Toulouse [territoires] du tramway, Privat, p. 6-36
- REVELLI B.**, 2016, « Desserte ferroviaire : entre logique métropolitaine et régionale », *BelvedeR*, n°0, p. 20-21, En ligne, consulté le 20/03/2017, http://lib.aula-toulouse.org/BelvedeR_n0/