

## AMENAGEMENT ET POLITIQUE FERROVIAIRE DANS LE SUD OUEST ET EN MIDI-PYRENEES

**Jean-Pierre Wolff**

Professeur en aménagement et urbanisme  
Université de Toulouse-le-Mirail  
LISST-CIEU

**Resumen:** El panorama ferroviario en el Sudeste de Francia se está transformando considerablemente desde la regionalización de los servicios en el 2002, otorgando a las regiones nuevas competencias sobre las líneas locales. Pero, junto a este cambio institucional, se precisan varios proyectos que sobrepasen los límites de esta región del Sudoeste francés. Esencialmente, se trata del desarrollo de las líneas de alta velocidad (*LGV*) ligando por el oeste Burdeos con París, Toulouse con España y, al este, prolongar la *LGV* hasta Montpellier. A las regiones se les incita a una mayor implicación financiera para la realización de estas *LGV* y, a la vez, a pesados compromisos para la compra de material, sobre todo, en el mantenimiento y modernización de las infraestructuras ferroviarias regionales. Midi-Pyrénées, una de las regiones de este conjunto servirá para ilustrar las relaciones entre esta evolución de la situación ferroviaria y los problemas en la ordenación del territorio.

**Palabras clave:** Regionalización ferroviaria, ordenación del territorio, enclavamiento y desenclavamiento ferroviario, Proyectos de alta velocidad (*LGV*), apertura hacia España, tensiones institucionales, Sudoeste y Midi-Pyrénées.

**Résumé:** Le paysage ferroviaire du Sud-Ouest connaît un bouleversement considérable depuis la mise en place de la régionalisation des services en 2002, qui donne aux Régions une compétence nouvelle sur l'ensemble des lignes locales. Mais à côté de cette évolution institutionnelle, plusieurs projets se précisent, qui dépassent de loin les limites régionales voire même celles du Sud-Ouest. Il s'agit essentiellement du développement des lignes à grande vitesse (*LGV*) pour à l'ouest relier Bordeaux à Paris, Toulouse et l'Espagne et à l'est prolonger la *LGV* jusqu'à Montpellier. Les Régions sont amenées de plus en plus à s'impliquer financièrement dans la réalisation de ces *LGV*, mais à côté de cela elles sont obligées de s'engager lourdement dans l'achat de matériel et surtout dans la sauvegarde et la modernisation des infrastructures ferroviaires régionales. Midi-Pyrénées, une des régions de cet ensemble servira à illustrer les relations entre cette évolution de la situation ferroviaire et les questions d'aménagement du territoire.

**Mots-clés:** Régionalisation ferroviaire, aménagement du territoire, enclavement et désenclavement ferroviaire, projets de LGV, ouverture sur l'Espagne, tensions institutionnelles. Sud-Ouest et Midi-Pyrénées.

## Introducción

Les questions d'aménagement du territoire concernent aussi bien la répartition des activités et des hommes que l'ensemble des politiques publiques mises en place pour répondre aux problèmes de développement territorial. Plusieurs réponses à ces questionnements sont étroitement liées aux politiques globales de transports. Depuis plus d'un demi-siècle, la suprématie du tout routier a fortement marqué les territoires à différentes échelles. Les bénéfices de cette politique ne doivent pas occulter les difficultés croissantes de ce mode de déplacement en matière de débit, de sécurité, de consommation d'énergie non-renouvelable et de pollutions diverses. Les coûts sociaux liés à la route exigent le développement de modes de déplacement alternatifs au mode routier. Pour juger de la pertinence et du changement de cap encore bien hésitant qui se dessine dans ce domaine, nous allons aborder la situation et les politiques ferroviaires conduites dans le Sud-Ouest et plus spécifiquement en Midi-Pyrénées.

### I. L'émergence de la régionalisation ferroviaire en France

Toutefois avant d'aborder la politique ferroviaire, il est impératif de dresser le cadre juridique dans lequel elle s'inscrit. Comme pour plusieurs pays européens, la politique ferroviaire de la France a connu un déclin depuis les années 1950, période qui voit se développer les réseaux et les transports routiers. La fermeture de nombreuses lignes ferroviaires, la croissance du parc routier, puis à partir des années 1970 la réalisation d'un réseau autoroutier de plus en plus maillé et enfin la démocratisation du transport aérien après 1990 remettent en question le mode ferroviaire tant pour le fret que pour les voyageurs. Face à cette évolution qui semblait condamner le fer, la grande vitesse ferroviaire est devenue l'unique objectif de la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF). Cette politique se réalise en oubliant les relations ferroviaires locales et régionales. D'un côté un réseau composé des lignes à grande vitesse (LGV) et de leur prolongement sur le réseau classique amélioré, de l'autre un réseau secondaire menacé de disparition dans les espaces moyennement ou peu urbanisés.

La crise ferroviaire se manifeste dans les années 1970 et entraîne le transfert sur route de nombreux trains. C'est à la même époque que se met en place la décentralisation administrative. En 1972, la Région est créée sous la forme d'un établissement public régional. À partir de 1974, les Régions ont la possibilité de réaliser des Schémas régionaux de transports collectifs (SRTC). L'apparition de l'échelle régionale dans le paysage administratif français correspond à l'amorce de la décentralisation ferroviaire. La Région devient en 1982, une collectivité territoriale dotée d'une personnalité juridique. Elle est indépendante de l'Etat français et possède un pouvoir de décision. La Région a un rôle clef à jouer dans le développement économique et l'aménagement du territoire. Néanmoins elle ne dispose ni des prérogatives institutionnelles ni des moyens accordés aux Länder en Allemagne, aux *Cantons* en Suisse ou aux *Communautés autonomes* en Espagne. La Région en France n'a quasiment pas de ressources propres et elle n'a pas le droit d'expérimenter des politiques si celles-ci n'ont pas été auparavant définies par l'Etat central.

Parallèlement à la décentralisation timide de l'Etat, la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) de 1982 modernise le statut de la S.N.C.F, qui devient un établissement public industriel et commercial (EPIC). Elle est tenue d'assurer une mission de service public et d'aménagement du territoire, tout en veillant à l'équilibre de ses comptes. La Région est pressentie par les lois de décentralisation comme le lieu de coordination des actions des différents échelons territoriaux et elle détient la compétence en aménagement du territoire. À ce titre, les dessertes locales sont donc progressivement considérées comme d'intérêt régional. La Région est à même de recueillir l'avis des différentes collectivités concernées par l'infrastructure ferroviaire pour répondre aux besoins de déplacements des populations locales. Après une dizaine d'années d'aggravation du déficit commercial des relations secondaires, le transfert des transports locaux aux Régions apparaît comme la seule alternative au maintien de nombreuses petites lignes. En fonction de la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000, la Région devient l'autorité organisatrice des transports ferroviaires le 1<sup>er</sup> janvier 2002.

Il s'agit d'une révolution culturelle tant dans la gestion des transports locaux et régionaux que dans le mode ferroviaire. La SNCF ne s'occupe plus administrativement et politiquement des relations régionales, elle devient prestataire de service pour le compte des Régions. La SNCF est tenue d'appliquer la politique définie par les Conseils régionaux. Ce changement politique majeur débouche souvent sur des tensions importantes entre la SNCF et les Régions qui se traduisent par un service parfois fortement dégradé pour lequel la SNCF est condamnée à payer des pénalités. Les Régions prennent à cœur cette nouvelle compétence ferroviaire pour structurer et unifier leur territoire en s'appuyant sur ce réseau ferroviaire qui est dynamisé et modernisé pour répondre à des besoins multiples de déplacement entre les différents bassins de vie.

## II. La situation ferroviaire dans le Sud-Ouest

### 1. Une région en marge du ferroviaire

L'absence de grands foyers industriels n'a pas permis de développer au XIX<sup>e</sup> siècle un réseau ferroviaire aussi maillé et structuré que dans les grandes régions marquées par la Révolution industrielle. Ce handicap s'est aggravé par la déprise rurale qui a vidé depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle plusieurs territoires de leur population. Depuis lors des clivages se renforcent entre de vastes espaces faiblement peuplés et quelques grandes agglomérations qui fragilisent cet espace géographique englobant en ce début du XXI<sup>e</sup> siècle, de la Méditerranée à l'Atlantique les régions Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées et Aquitaine.

Ce premier aperçu assez négatif ne doit pas faire oublier que cet espace régional est traversé par quelques lignes ferroviaires importantes tant à l'échelle européenne que nationale. Le réseau radial centré sur Paris relie à l'ouest, la capitale à Bordeaux et à l'Espagne au niveau d'Irun, à l'est la ligne languedocienne en continuité des lignes de Lyon et de Marseille vers l'Espagne par Port-Bou connaît une fréquentation en forte croissance et au centre, la relation Paris-Toulouse via Limoges est un axe en perte de vitesse par rapport aux deux lignes atlantique et méditerranéenne. Enfin reliant la Méditerranée à l'Atlantique la ligne Narbonne-Toulouse-Bordeaux constitue le cordon ombilical des trois régions du Sud-Ouest. À côté de ces quatre grandes lignes toutes électrifiées et à double voie, subsistent d'autres lignes souvent non électrifiées et à voie unique permettant de pénétrer dans les Pyrénées et le Massif-Central et qui ont vu leur déclin s'accélérer.

En même temps que plusieurs lignes voyaient leur fréquentation stagner ou diminuer, d'autres étaient fermées au trafic voyageur puis au fret. Ce recul global du fer à partir des années 1970 s'accompagne de l'essor d'un réseau autoroutier qui désenclave des territoires qui s'étaient refermés sur eux comme la Gascogne, les Pyrénées ou les contreforts du Massif-Central. Les politiques de réenclavement ferroviaire sont partiellement accentuées par les politiques de désenclavement routier et autoroutier (A 88 Toulouse-Rodez, A75 Béziers-Clermont-Ferrant ou A 66 Toulouse-Foix).

Face à cette situation les Régions soucieuses de maintenir les dessertes ferroviaires et depuis 2002, autorités organisatrices des transports régionaux, se lancent dans une politique de conservation voire de développement du réseau régional qu'elles gèrent avec Réseau Ferré de France (RFF). Mais elles n'ont aucune autorité sur le réseau «grandes lignes» dont l'Etat *via* la SNCF est l'autorité organisatrice.

## 2. Les grands projets ferroviaires prioritaires

Devant l'ampleur des questions environnementales, des problèmes énergétiques et des saturations des corridors autoroutiers et ferroviaires, plusieurs projets ont été retenus par l'Etat français, l'Europe et l'Espagne. Ils touchent le Sud-Ouest, mais leurs impacts dépassent de loin les enjeux de cet espace interrégional.

### a. La LGV Sud-Europe-Atlantique

L'objectif de relier Paris à Bordeaux a été retenu dans un premier temps. Mais très vite la poursuite de ce projet au-delà de la capitale de l'Aquitaine s'est imposé pour relier l'Espagne au sud et Toulouse et Narbonne à l'est. Il s'agit de construire une LGV de 302 Km entre Tours et Bordeaux pour y faire circuler des TGV à 300 Km/h dans un premier temps. Le coût estimé est de 5MM et devant le manque de financement public important, RFF fait appel pour la première fois à une concession de cette LGV en s'appuyant sur la mise en place d'un partenariat public privé (PPP). La mise en service est prévue en 2016.

Les finalités de la LGV Sud Europe-Atlantique sont les suivantes:

- libérer des créneaux de circulation sur la ligne actuelle saturée au bénéfice des trains régionaux TER, des trains de marchandises et du transport combiné;
- permettre l'interconnexion à l'ouest des réseaux ferrés français et espagnol;
- réduire les temps de parcours, Paris/Bordeaux en 2 h10 au lieu de 3 h 00 aujourd'hui.

### b. Le projet Bordeaux-Espagne

En continuité avec le projet de LGV Sud-Europe-Atlantique, RFF travaille sur l'axe Bordeaux-Espagne. Cette relation est prévue pour 2020 et elle se rattacherait à l'Y bas que. Les enjeux de celle-ci sont considérables en matière de fret et de voyageurs:

- favoriser au maximum le transfert modal du fret international de la route vers le rail;
- améliorer significativement les temps de parcours entre Paris, Bordeaux, le sud de l'Aquitaine et l'Espagne;
- permettre le développement des transports régionaux de voyageurs.

Ces objectifs se traduisent notamment par l'augmentation des capacités, l'amélioration des performances et des dessertes. Les différents scénarios envisagent une forte croissance des capacités et les aménagements proposés visent à offrir de nombreux sillons nécessaires pour écouler les différents trafics : TER, TGV, fret et autoroute

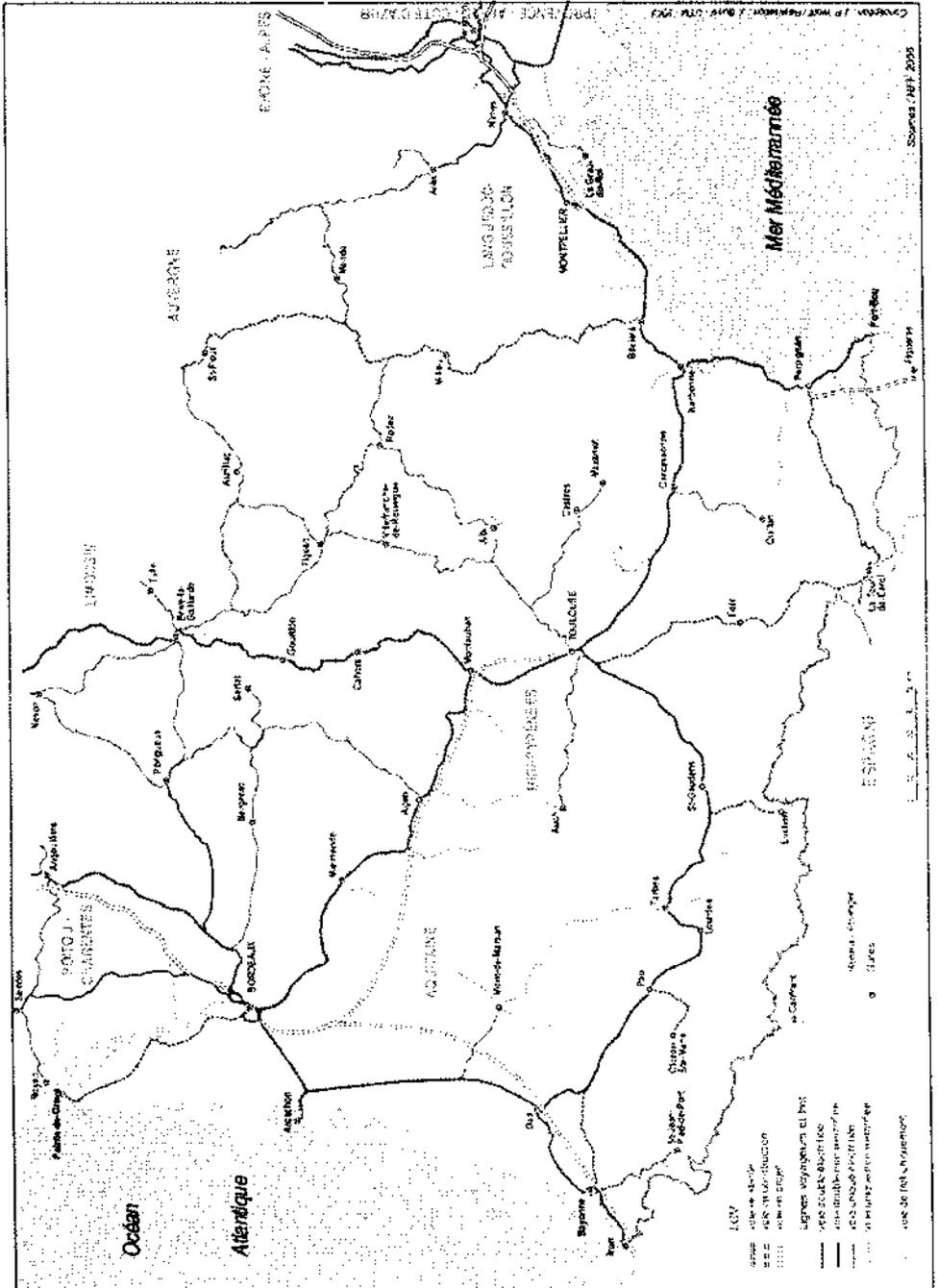


Figure 1. Le réseau ferroviaire dans le Sud-Ouest.

ferroviaire entre Tours et l'Espagne. Selon les hypothèses, il faudrait environ 250 à 350 sillons pour assurer le transfert modal de la route vers le rail et le développement du trafic voyageur régional, national et international. Lors des études, le caractère international de l'axe, les trafics prévus à l'horizon 2020, les enjeux techniques et environnementaux et les possibilités de jumelage partiel avec des infrastructures existantes ou futures ont amené à envisager différents scénarios. Ils reposent sur l'aménagement de la ligne actuelle et surtout sur la réalisation d'une ligne nouvelle entre Bordeaux et la frontière espagnole. Selon les différents scénarios, le coût du projet est estimé à 4,2 MM.

#### c. La suppression du «bouchon ferroviaire» de Bordeaux

Il s'agit de fluidifier la circulation des trains à Bordeaux. La saturation des infrastructures ferroviaires existantes au niveau du franchissement de la Garonne qui se fait par un pont ne comptant que deux voies débouchant dans la gare Saint-Jean de Bordeaux, pose de nombreuses difficultés d'écoulement des différents trafics. Le nouvel ouvrage de franchissement de la Garonne comptera quatre voies. Le coût de l'ensemble des travaux s'élève à 190 M qui seront répartis entre l'Europe (19 M), l'Etat (41,42 M), la Région Aquitaine (34,58 M), Conseil Général de la Gironde (13,87 M), la Communauté Urbaine de Bordeaux (17,67 M) et RFF (63,46 M).

Commencé en 2006, le chantier doit être terminé en 2010. Ces travaux visent à :

- dégager des capacités de circulation supplémentaires pour les trains de marchandises, les TGV et les TER;
- améliorer la fiabilité et la régulation des circulations;
- offrir une connexion de bonne qualité entre le mode ferroviaire et le futur tramway de l'agglomération bordelaise.

#### d. Le contournement de Nîmes et Montpellier et la modernisation de la ligne entre Montpellier et Perpignan

La LGV Méditerranée arrive au nord de Nîmes et à partir de ce point, RFF et l'Etat ont pris du retard pour assurer la continuité de la Grande Vitesse entre Nîmes et la péninsule espagnole. Il faut savoir que le corridor languedocien est essentiel dans les échanges entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe. La ligne classique est saturée et elle ne peut plus offrir de nouveaux sillons aux demandes diverses (international, national, régional et fret). L'autoroute A9 à deux fois trois voies est également surchargée par la présence d'un trafic local très important lié au chapelet de villes proches les unes des autres (Perpignan, Narbonne, Béziers, Sète, Montpellier et Nîmes) et à un trafic international composé en grande partie de poids lourds. Celu-

ci ne fera qu'augmenter avec l'achèvement du tunnel ferroviaire du Perthus (8 Km) en 2009 et la livraison par TP Ferro de la section Perpignan-Figueras. L'Etat a décidé de réaliser la LGV jusqu'à Montpellier (60 Km) ainsi que des travaux annexes à la venue de l'AVE (alta velocidad española) à Perpignan. Le montant des engagements est de 1,2 MM dont 89,07 M pour la modernisation de la ligne Montpellier-Perpignan. La mise en service est prévue en 2012. Il manquera encore la liaison Montpellier-Perpignan pour assurer la continuité de la LGV.

Les finalités de ces engagements sont de:

- donner une impulsion forte au développement du fret ferroviaire avec 20 millions de tonnes de marchandises supplémentaires détournées de la route en 2015, soit 3000 poids-lourds en moins chaque jour sur les autoroutes languedociennes;
- soulager la ligne actuelle et permettre un renforcement significatif des dessertes TER (+ 50 % de Nîmes à Montpellier);
- mettre à terme Barcelone à 1 h 30 de Montpellier.

#### e. La ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse

En 1992, le schéma directeur national des LGV, issu de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, prévoyait une ligne Bordeaux-Toulouse-Narbonne appelée «LGV des deux mers». Mais devant le coût de cette LGV et face aux nombreux autres projets, l'Etat renonce à cet engagement. C'est ainsi que la LGV Bordeaux-Narbonne ne concerne plus que Bordeaux-Toulouse longue de 210 Km. Les enjeux de ce projet sont les suivants:

- relier Bordeaux à Toulouse en 0 h 58 au lieu de 2 h 00 actuellement et faire bénéficier de ce gain de temps les relations de l'Aquitaine avec le sud-est;
- relier Toulouse à Paris en 3 h 08 au lieu de 5 h 00 actuellement;
- créer l'amorce de la liaison transversale «Grand-Sud» qui unira les réseaux de LGV Atlantique et Méditerranée.

Tous ces projets de LGV Bordeaux-Tours, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Hendaye, en concurrence, sont réunis en un seul. Les travaux devraient débuter en 2013 pour se terminer en 2017.

### 3. Les projets ferroviaires plus incertains

#### a. La réouverture de la ligne Pau-Canfranc

Ce projet défendu par l'Espagne et l'Aragon depuis de nombreuses années, a toujours été refusé par la SNCF et la France. Depuis quelques années la Région Aquitaine souhaite la réouverture de cette ligne. Les finalités sont de deux ordres:

- développer le fret ferroviaire transpyrénéen;
- réaliser une ligne à potentialité touristique.

Pour cela il faut reconstruire les ouvrages d'art détruits, refaire complètement la voie unique et procéder à son électrification.

RFF estime le coût entre 260 et 300 M et le financement de la première tranche est déjà défini:

État: 25 %

Région Aquitaine: 25 %

Europe, collectivités et RFF: 50 %

#### b. La traversée centrale des Pyrénées (TCP)

Même si du côté de l'Etat français, le projet de TCP n'est pas porté comme du côté espagnol, il devient une priorité incontournable pour le transport de marchandise entre le sud et le nord de l'Europe. Plus de 19 000 poids lourds traversent chaque jour les Pyrénées, dont 94% circulent sur les deux autoroutes côtières. Face à cette saturation des autoroutes littorales et devant les prévisions de croissance, il est important de retenir des solutions alternatives comme le transport par voie maritime et/ou par voie ferrée. C'est dans cette optique que la TCP jouerait un rôle déterminant. Ce projet permettrait de rapprocher Aragon et Midi-Pyrénées, Saragosse et Toulouse.

Plusieurs projets à travers les Pyrénées ont été imaginés à la fin du XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle. Certains ont vu le jour comme la ligne de Pau à Zaragoza via le tunnel du Somport (7,8 Km de long à 1200 m d'altitude) inauguré en 1928 et la ligne de Toulouse à Barcelone *via* le tunnel du Puymorens (6,4 Km de long à 1560 m d'altitude) réalisé en 1929. Le premier de ces deux axes est abandonné depuis le début des années 1970, le second en France présente de gros défauts liés à une absence d'entretien. Donc ces deux relations, même si elles étaient mises aux normes techniques actuelles ne pourraient pas écouler un trafic fret très important.

La TCP repose sur la percée d'un tunnel de base de 41,5 Km de long, complétée par la réalisation de 167 Km de voies nouvelles et/ou de réaménagement de voies existantes. Le projet s'étend sur près de 360 Km entre Saragosse et Agen. Le tunnel de base est la clé de voûte du projet. Entrant à 4 Km au sud de Pierrefitte-Nestlas à moins de 500 m d'altitude pour déboucher à Biescas à 860 m, il permettrait de connecter les vallées du Lavedan et du Gallego. Pour des raisons de sécurité, l'ouvrage serait un tunnel bi-tube avec des galeries de sécurité tous les 200 m permettant le passage d'une voie à l'autre. L'avantage d'un tunnel dit «de bas» réside dans le fait qu'il permet une optimisation des capacités offertes par un profil en travers conçu avec des pentes minimales. L'inconvénient majeur en est le coût. Il représente 50% de l'investissement total sur l'axe Saragosse-Agen estimé à 6,4 MM au minimum.

La TCP proposée par les régions du Sud-Ouest européen se définit en ces termes: projet de ligne ferroviaire à grande capacité pour le fret reliant Saragosse et Agen par un tunnel de base. La TCP accueillerait trois types de trafic: un trafic de ferroutage, un trafic combiné classique et un trafic de voyageurs pour renforcer les liaisons interrégionales et transpyrénéennes. C'est un projet, qui s'il voit le jour, ne serait pas réalisé avant 2040.

### **III. La région Midi-Pyrénées: les caractéristiques géographiques, démographiques et économiques**

#### **1. Présentation géographique**

La superficie de cette région avec 45 348 km<sup>2</sup> en fait la plus vaste des régions métropolitaines de France. Sa taille est aussi importante que celle de pays européens comme la Belgique ou la Suisse. Les composantes morphologiques opposent vallées larges ou étroites s'articulant en direction de la Garonne et pouvant constituer autant de voies de passage que de ruptures à des reliefs tabulaires et/ou montagneux. La mise en place d'une Région centrée sur Toulouse, recoupe en partie les grandes lignes morphologiques de l'espace considéré. Le réseau routier inscrit partiellement dans ces corridors naturels, doit s'affranchir d'obstacles plus ou moins marqués pour relier plusieurs agglomérations de la région (Albi, Auch, Cahors, Castres, Millau et Rodez) à Toulouse. Le réseau ferroviaire centré sur la capitale régionale est encore plus handicapé par cette topographie.

À côté de cet élément géographique caractérisant Midi-Pyrénées, retenons sa faiblesse démographique. Sa population s'élevait à 2 551 687 habitants en 1999 et la

densité démographique s'établissait à 56 hab./km<sup>2</sup>. Même si la population estimée au 1<sup>er</sup> janvier 2003 s'élevait à 2 637 957 habitants, traduisant une croissance démographique non négligeable, celle-ci accentue les disparités territoriales entre Toulouse et le reste de la région. En effet, derrière ces chiffres se cache une reprise démographique liée au développement important de la métropole toulousaine, qui attire une grande partie de la population nouvelle en Midi-Pyrénées, accentuant encore de ce fait la dichotomie entre la métropole et le reste de la région. Cette tension démographique entre Toulouse et plusieurs zones en voie de dévitalisation, accentue les conflits en termes d'aménagement du territoire.

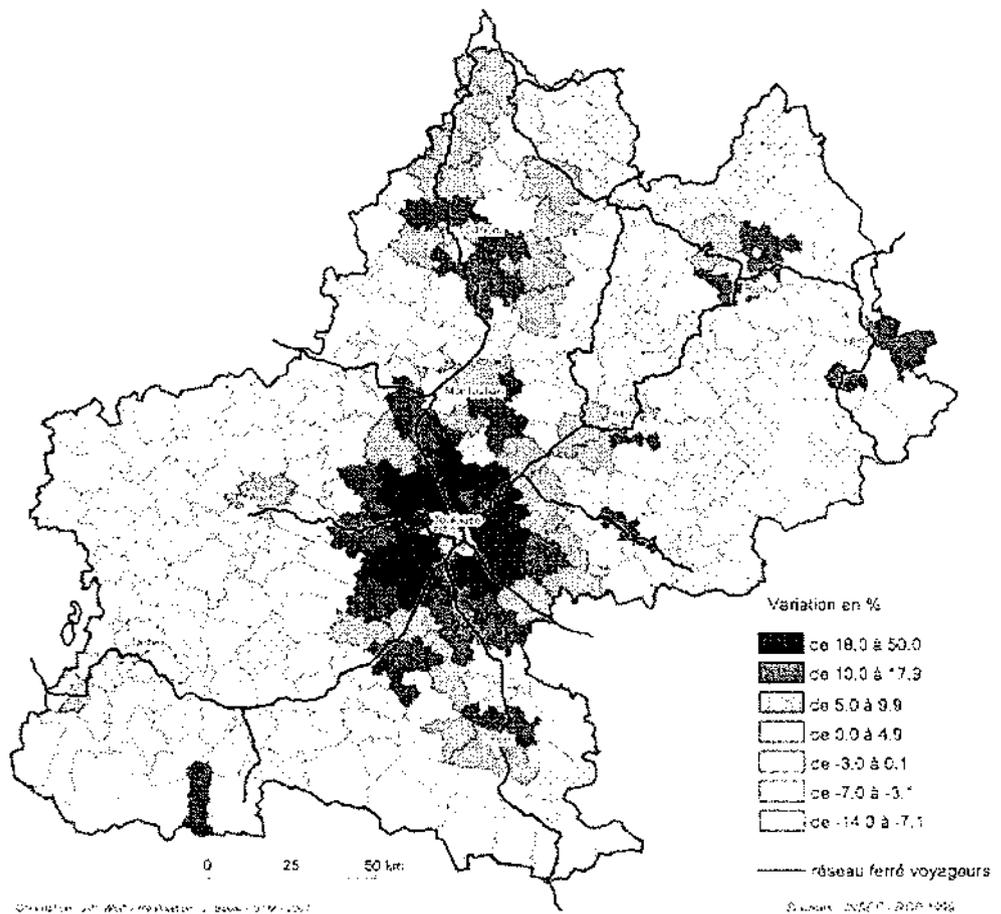


Figura 2. Évolution de la population de Midi-Pyrénées 1990-1999.

Soulignons que les disparités intra-régionales se renforcent toujours et opposent le cœur aux périphéries régionales. Des départements comme l'Aveyron, le Gers et les Hautes-Pyrénées continuent à décliner, tandis que les autres comme le Lot, le Tarn, le Tarn-et-Garonne et surtout la Haute-Garonne connaissent une croissance démographique. L'analyse de cette croissance montre l'importance de Toulouse qui entraîne dans cette évolution démographique positive les franges de tous les départements limitrophes de la région et du département de l'Aude en Languedoc-Roussillon. Ces disparités démographiques se traduisent par des densités fortement contrastées. La densité régionale est déjà faible avec 56 habitants au km<sup>2</sup>, mais l'Ariège et le Gers n'atteignent pas 30 habitants, pourtant ces deux départements profitent de l'étalement de Toulouse qui participe à la revitalisation de plusieurs secteurs bien reliés à la capitale régionale. Deux départements dépassent les 60 habitants au km<sup>2</sup>, il s'agit du Tarn et de la Haute-Garonne (170 hab./km<sup>2</sup>).

Le département de la Haute-Garonne connaît une croissance démographique importante, entre 1999 et le 1er janvier 2003, sa population est passée de 1 046 338 à 1 102 919 habitants. L'essentiel du développement démographique se fait dans ce département. L'emploi s'y concentre aussi, passant de 430 784 en 1999 à 490 762 au 1er janvier 2004, soit 46 % de l'emploi en Midi-Pyrénées.

## 2. Des espaces aux dynamiques contradictoires

L'aire urbaine<sup>1</sup> de Toulouse rassemble 342 communes et s'étire du nord au sud et de l'est à l'ouest sur presque 80 kilomètres et en 1999 elle comptait 964 797 habitants. Elle gagne près de 19 000 personnes par an. Son dynamisme est exceptionnel en France depuis le début des années 1990. La commune de Toulouse en 1999 comptait 390 000 habitants, elle en regroupe 426 000 en 2004. L'aire urbaine atteignait 965 000 habitants en 1999 et l'on peut supposer qu'actuellement, elle a dépassé le million de résidents. L'aire métropolitaine<sup>2</sup> composée de villes moyennes et plus petites dans un rayon d'une heure de Toulouse, compte 1 300 000 habitants. Les scénarii retenus indiquent une croissance supplémentaire comprise entre 300 000 et 350 000 habitants pour 2020. Dans cette aire métropolitaine sont aspirées des aires urbaines moyennes et petites comme : Auch, Albi, Castelnaudary, Castres, Foix, Montauban, Pamiers, Saint-Gaudens et Saint-Girons. Néanmoins dans cette région dont 83% de la superficie correspond à l'espace rural et qui voit 60 % de la population résider dans 17 % espaces urbanisés, aucune agglomération en dehors de Toulouse n'atteint 80 000

<sup>1</sup> L'aire urbaine est composé du pôle urbain (Toulouse et sa banlieue) et de la couronne périurbaine, constituée par les communes dont 40 % des actifs travaillent dans le pôle urbain ou dans les communes aspirées par celui-ci.

<sup>2</sup> L'aire métropolitaine est composée de l'aire toulousaine et des aires urbaines des villes moyennes gravitant autour de Toulouse et reliées à la capitale régionale.

habitants. Cette situation se traduit par un réseau routier important (3 3071 kilomètres) pour desservir des zones peu ou sous peuplées et surtout les relier à la métropole régionale, véritable et unique poumon économique dynamique.

Ces caractéristiques géographiques se conjuguant avec une faible densité de peuplement masquant de profondes disparités infra-régionales dont l'illustration première est le contraste entre l'agglomération toulousaine qui rassemble le tiers de la population régionale et un vaste territoire à très faible densité de population. Cet état de fait est encore renforcé par une tendance continue à la concentration des populations, des activités et des emplois à et autour de Toulouse. Compte tenu de la faiblesse de son armature urbaine, Midi-Pyrénées est ainsi la région métropolitaine qui connaît les plus grands écarts de population entre sa capitale et ses autres villes. En termes d'a-

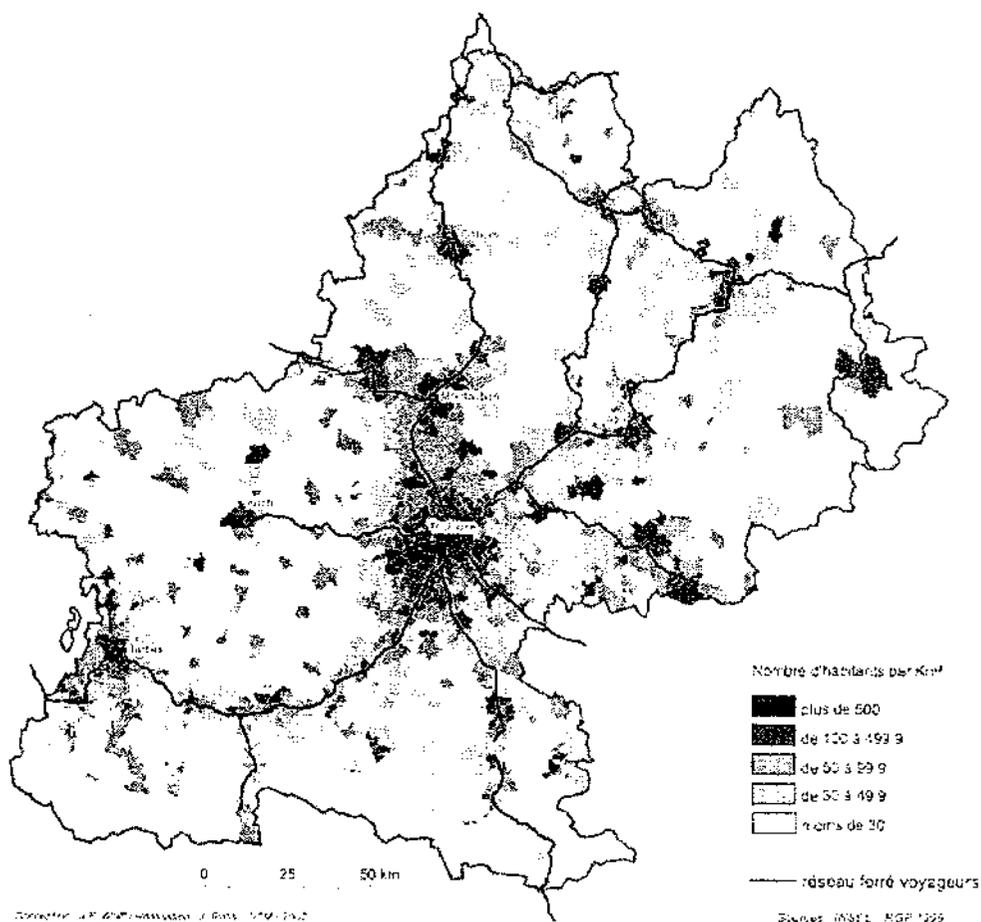


Figura 3. Densité de population en Midi-Pyrénées.

ménagement du territoire et de développement territorial, la situation de la région est désavantagée par ces données géographiques et démographiques. Pour analyser les interventions des différents acteurs des politiques publiques qui agissent en Midi-Pyrénées, nous devons toujours avoir à l'esprit ce contexte particulier.

La population active se caractérise par une vive reprise de la croissance passant de 980 049 en 1999 à 1 065 341 d'actifs au 1<sup>er</sup> janvier 2004. Néanmoins même si cette dynamique économique se traduit par la croissance de l'emploi, il n'en demeure pas moins que le chômage avec 120 779 unités au 1<sup>er</sup> janvier 2005 frôle les 10 % de la population active avec 9,8 %. Le PIB de la région s'élève à 39,5 milliards d'euros et il correspond au 3,6 % du PIB national.

### 3. Les infrastructures ferroviaires

À côté de ce constat mitigé, Midi-Pyrénées se singularise par un mauvais maillage ferroviaire. La faiblesse kilométrique de ce réseau constitue un frein important avec seulement 1723 kilomètres dont 763 sont électrifiés. Midi-Pyrénées est la région métropolitaine dont le réseau ferré est le moins dense en France.

	<i>Temps Voiture</i> <i>Heures de pointe</i>	<i>Temps Train</i> <i>Moyenne</i>
Toulouse Castres	1h14	1h12
Toulouse Mazamet	1h33	1h36
Toulouse Gaillac	0h51	0h47
Toulouse Albi	0h58	1h03

Source: ITER. Etude des lignes du quart Nord-Est, septembre 2002.

Figura 4. Comparaison temps de parcours voitures/fer.

Le réseau ferroviaire régional est marqué par des décennies de sous-investissement et d'abandon. C'est ainsi que 70% du réseau est composé de voies uniques, 60% dépend de la traction thermique et que pas moins de 15 vitesses maximales sont autorisées allant de 30 à 160 Km/h. Les problèmes de saturation de la section Toulouse-Saint-Sulpice —tronc commun irriguant le quart nord-est de la région— et les difficultés de la traversée de Toulouse n'en sont que les illustrations les plus choquantes. L'état désastreux du réseau ferroviaire reflète les politiques de désintérêt de la SNCF et de l'Etat, menées sur plusieurs lignes régionales et dont certaines étaient promises à la fermeture.

À ce constat intra-régional, on peut par ailleurs ajouter que Midi-Pyrénées reste à l'écart des dessertes ferroviaires modernes et que Toulouse est aujourd'hui la métropole régionale la plus éloignée en temps de Paris et qu'elle se trouve à cinq heures de Barcelone en train alors que par autoroute elle n'en est éloignée que de quatre. Ne parlons pas de Saragosse car le voyage en train nous obligerait à passer soit par Irun soit par Por Bou!

Les processus de désenclavement loin d'avoir terminés leurs effets positifs sont contrecarrés par des projets d'enclavement et de réenclavement. En effet, le fait de construire une LGV en Aquitaine et une autre en Languedoc-Roussillon renforcerait ce réenclavement ferroviaire de la région. Enclavement et dépendance en termes de mobilité nationale, européenne et internationale s'appuyant sur l'aérien et le passage obligatoire par Paris, mais aussi intra-régionale entre l'ensemble des villes de la région et Toulouse et ne pouvant compter que sur la voiture en général pour pallier cette situation.

#### **IV. Politique ferroviaire et aménagement en Midi-Pyrénées**

L'étendue du territoire régional, la topographie difficile, une population peu nombreuse et une concentration autour d'un pôle unique sont ainsi autant de contraintes fortes qui s'imposent à la Région pour l'aménagement de ses réseaux de transport. Dans ce contexte, il est clair tout au moins qu'en ce qui concerne Midi-Pyrénées la question de l'offre d'infrastructures de transport ne saurait être uniquement rapportée au nombre d'habitants, non plus qu'à la rentabilité directe et sociale de l'investissement.

##### **1. Des besoins importants et des financements insuffisants**

Dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région —CPER— 2000-2006, le montant alloué au fer reste faible par rapport à celui attribué aux infrastructures routières. Cette situation jusqu'à ce dernier CPER était fréquente dans beaucoup d'autres régions. Néanmoins depuis ce dernier CPER, plusieurs régions tentent de remettre en cause la prééminence du tout routier en investissant substantiellement dans le ferroviaire. La fiscalité régionale étant ce qu'elle est, la part des transports consommant déjà la moitié des crédits du CPER, l'effort que pourrait faire la Région en faveur du rail, passerait obligatoirement par une redistribution des crédits de la route vers le fer. Les Conseillers régionaux connaissent très bien les enjeux liés aux infrastructures routières également en retard par rapport à d'autres régions, pour mesurer leur faible



Figura 5. Le réseau ferroviaire en Midi-Pyrénées.

marge de manœuvre. Pour compléter ce tableau, ajoutons qu'une partie non négligeable du budget de la Région (16%) couvre les frais de fonctionnement de cet engagement ferroviaire.

Compte tenu de la faiblesse démographique et de la qualité médiocre de l'infrastructure et de sa situation, les exigences, concernant l'offre de services ferroviaires, ne peuvent pas être les mêmes entre Toulouse-Auch et Toulouse-Latour-de-Carol. Les coûts d'aménagement de ces infrastructures sont considérables et RFF ne peut pas et ne veut pas les engager. Ce sont principalement des TER qui sont affrétés sur ces lignes, hormis quelques trains Grandes Lignes «rescapés» allant de Paris à Latour-de-Carol et le train de nuit Paris-Carmaux via Villefranche-de-Rouergue qui vient d'être supprimé par la SNCF à la fin du mois d'août 2006 et qui ne circule plus que le week-

end. Ajoutons que le fret étant peu à peu abandonné, la Région va devenir le seul acteur à exploiter la plupart des axes régionaux. Il en résultera mécaniquement une augmentation des montants des péages versés à RFF.

La Région apparaît bien seule pour faire avancer les choses. D'autant plus que le poids du monde rural, des espaces des très faibles densités et des modes de pensée portés par le vieillissement et le recul démographique contrebalancent la dynamique toulousaine qui elle est encore tournée vers l'aérien et le routier. La route est le lien entre les composantes de ces territoires peu peuplés et en perte de vitesse, la Région est obligée d'en tenir compte et là elle rejoint les politiques des départements qui ont la compétence en matière routière et qui favorisent ce type d'infrastructures. Le fer, dans tout cela en Midi-Pyrénées, occupe une position inconfortable. Ceci explique qu'en comparant les deux derniers CPER, on note l'absence d'un volet ferroviaire dans le premier et son inscription dans le second, apparition encore bien timide. Le fer s'est contenté de 10 % et la route a consommé 90 % des investissements (Fig. n° 6). Ajoutons à ce tableau bien sombre le désengagement de l'Etat en 2004, soit par un gel ou une suppression de crédits qui avaient été déjà affectés et qui par leur défaut n'a pas permis à la partie régionale de couvrir le montant de certaines opérations. Midi-Pyrénées a été touchée comme les autres régions par ces amputations ou ces retards d'allocation de crédits. Fin 2005, le taux d'engagement du volet ferroviaire du CPER était de 70 %. L'Etat ayant procédé à des gels de crédits qui, tout en pénalisant le fer, pèsent encore plus lourdement sur le routier.

Malgré toutes ces limites au développement du fer, la Région a fait un gros effort. Elle a considérablement amélioré l'offre de service, le nombre de dessertes est passé de 180 en 1998 à 330 en 2004 et fin 2006 à 341. Le nombre de voyageurs a un peu plus que doublé, passant de moins de 5 millions en 2000 à un peu plus de dix

<i>Financements en MF</i>	<i>État</i>	<i>Région</i>	<i>Total</i>	<i>% du total</i>	<i>Autres</i>	<i>Total avec</i>	<i>% du</i>
			<i>État/Régio</i>	<i>Transport</i>	<i>Collectivité</i>	<i>autres</i>	<i>total</i>
			<i>n</i>	<i>s</i>	<i>s</i>	<i>s</i>	<i>Transports</i>
Routes	2.468	2.468	4.936	90 %	1.405	6.341	87 %
Rail	345	270	615	10 %	366	981	13 %
Total Transports	2.813	2.738	5.551	100 %	1.771	7.322	100 %
% budget CPER							
État/Région						50 %	
% budget CPER							
État/Région							
+collectivités							

Source: Région Midi-Pyrénées.

Figura 6. Part allouée aux différents modes de transports CPER 2000-2006 en MF.

millions en 2006. Le quasi doublement des trains en 6 ans souligne cette politique volontariste qui s'est mise en place. Mais il faut noter l'état dégradé des voies imposant de plus en plus fréquemment des ralentissements importants. L'audit réalisé en 2006 par un bureau suisse est sans appel sur l'état lamentable d'une partie du réseau régional qui faute d'entretien et surtout de renouvellement des voies comme ailleurs en France, est plus ou moins condamné à brève échéance si rien n'est fait. Le Conseil régional a décidé de recourir à l'emprunt pour se substituer à l'Etat et à RFF. Pour cela 500 M sont empruntés sur 50 ans afin de sauver le réseau ferroviaire midi-pyrénéen en permettant le lancement sur 5 à 6 ans de grands travaux de renouvellement et de modernisation des voies et des infrastructures. À cela il faut ajouter 200 M concernant le renouvellement du matériel et près de 300 M inscrits dans le plan régional des transports. Donc la Région va dans le prochain Contrat de projet Etat-Région (2007/2013) consacrer 1 MM au lieu des 150 M dans le Contrat de plan Etat-Région (2000/2007).

## 2. Les engagements de la Région

Les actions les plus importantes menées par la Région en matière de politique de transports sont les suivantes:

- cadencement des dessertes;
- spécialisation des dessertes;
- mise en place d'une tarification intermodale en collaboration avec les autres acteurs locaux;
- renouvellement et modernisation des infrastructures ferroviaires.

Le cadencement sur Toulouse-Auch est une réussite même si deux points noirs subsistent. Le premier concerne aux heures de pointe le manque de capacité par rapport à la nouvelle demande due à la mise en place du cadencement intégral. Le second porte sur l'état déplorable de la voie qui ne permet pas au matériel moderne d'être utilisé en fonction de ses potentialités (vitesse, confort).

Dans le deuxième plan régional des transports qui se met en place en 2007, le cadencement intégral est souhaité dans l'ensemble de la région, des difficultés persistent sur la ligne Bordeaux-Toulouse-Narbonne aux trafics multiples (TGV, trains grandes lignes, trains de pèlerinage, fret et TER).

La spécialisation des dessertes est une avancée en soi pour des questions techniques d'utilisation du matériel affecté à tels services et répond aussi à des demandes des différents usagers du rail en fonction des trajets effectués. Cette spécialisation a permis partiellement de répondre aux souhaits des passagers en supprimant sur cer-

tains parcours l'arrêt des trains interville, mais sans que cela leur fasse gagner du temps car étant dans la grille de cadencement intégral ces trains pour le moment ne peuvent pas aller plus vite que les autres. Les villes de Midi-Pyrénées ne se sont pas rapprochées en temps de la capitale régionale, mais elles ont vu par l'accroissement des relations leurs possibilités d'atteindre Toulouse croître singulièrement. En créant de nouvelles dessertes, la Région a enregistré une hausse très sensible de la fréquentation en particulier entre Auch et Toulouse. Ces trains effectuent des dessertes de proximité (agglomération et banlieue) et des dessertes intervilles à l'intérieur de la région.

Les différents types de tarification mis en place par la Région et qui complètent l'offre de la SNCF dans ce domaine, répondent à une demande sociale forte d'utilisation du fer comme mode de déplacement quotidien pour les migrations d'étude et de travail. Néanmoins la politique de la Région demanderait à être encore plus largement soulignée par des campagnes publicitaires plus «agressives» pour vendre les transports régionaux.

Le renouvellement et la modernisation des infrastructures est un impératif incontournable pour ne pas remettre en cause cette politique ferroviaire. Les résultats de l'audit sur l'état du réseau confirme les dégradations structurelles des voies. L'engagement à la hauteur de 500 M permettra le renouvellement intégral de l'infrastructure mais aussi le doublement de plusieurs tronçons de la section Toulouse-Saint-Sulpice de la ligne Toulouse-Albi.

## Conclusion

La situation des transports ferroviaires dans le Sud-Ouest et plus particulièrement en Midi-Pyrénées est tributaire tant de données régionales que de cadrage national. Après des décennies d'abandon et de recul, le paysage ferroviaire est marqué par deux processus indépendants et complémentaires à la fois. Il s'agit à l'échelle nationale et européenne de la réalisation de LGV ouvrant ces territoires à l'Espagne et au reste de l'Europe et à l'échelle des régions d'accompagner l'aménagement et le développement socio-économique d'espaces aux dynamiques contradictoires entre quelques métropoles en plein essor et des zones rurales en dévitalisation poussée. Cette évolution de deux réseaux aux fonctions très différentes correspond à une redistribution des compétences ferroviaires entre l'Etat et les Régions, première étape d'une réorganisation qui se poursuivra avec l'ouverture à la concurrence sur ces deux types de réseau, comme cela est déjà le cas dans plusieurs pays européens. Cet espace géographique, longtemps en marge des grands foyers économiques et des réseaux ferro-

viaires stratégiques en termes de développement régional et européen, renoué par les différents projets et réalisations avec le transport ferroviaire tant aux échelles locales qu'interrégionales et européennes.

## Bibliographie

- Bellis A-F., 2005: *L'impact d'une politique publique : le transport ferroviaire régional de personnes*, mémoire de maîtrise, Université de Toulouse-le-Mirail.
- Perraudin P., 2006: *Développement durable et transport ferroviaire de personnes en Midi-Pyrénées*, mémoire de master 1, Université de Toulouse-le-Mirail.
- Conseil Régional, *Plan régional des transports 2000-2006*, Toulouse.
- Conseil Régional Midi-Pyrénées et SNCF, 2002, *Convention Région - SNCF, exploitation du service public régional de transport de voyageurs*. Toulouse.
- Conseil Régional Midi-Pyrénées, 2000, *Plan régional de transports*, Assemblée Plénière (séance du 26 octobre 2000), Toulouse.
- Conseil Régional Midi-Pyrénées, 2006, *Plan régional des transports collectifs voyageurs (2007-2013)* «Evaluation, Révision et Prospective» avant-projet; Assemblée Plénière des 28 et 29 juin 2006, Toulouse.
- Conseil Régional Midi-Pyrénées, 2000, *Contrat de plan Etat-Région 2000-2006*. Toulouse.
- Préfecture de Région, 2000, *Plan Régional pour la Qualité de l'Air*, Toulouse.
- Observatoire régional de l'air en Midi-Pyrénées, 2006, *Évaluation du Plan Régional pour la Qualité de l'Air 2000* (compte-rendu de la réunion N°5 du groupe de travail PRQA, Mercredi 15 Février 2006, Toulouse.
- Conseil Régional Midi-Pyrénées, 2005, *Enquête sur l'impact du cadencement en Midi-Pyrénées*, Toulouse.
- Wolff Jean-Pierre, 2005, *La politique de régionalisation et de libéralisation ferroviaire en Allemagne. l'exemple de la Basse-Saxe*, Annales de Géographie, n° 646, pp. 602-616.
- Wolff Jean-Pierre, 2006, *Une exigence incontournable, une LGV Bordeaux-Nice!*, L'Humanité du 28 octobre 2006.