



HAL
open science

Le RER toulousain

Jean-Pierre Wolff

► **To cite this version:**

Jean-Pierre Wolff. Le RER toulousain. Transports urbains : mobilité, réseaux, territoires, 2022, N°139, pp.10 - 16. 10.3917/turb.139.0010 . hal-03674972

HAL Id: hal-03674972

<https://univ-tlse2.hal.science/hal-03674972>

Submitted on 21 May 2022

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.

LE RER TOULOUSAIN

[Jean-Pierre Wolff](#)

Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes | « [Transports urbains](#) »

2021/2 N° 139 | pages 10 à 16

ISSN 0397-6521

DOI 10.3917/turb.139.0010

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-transports-urbains-2021-2-page-10.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes.

© Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

LE RER toulousain

L'envers du décor de la croissance toulousaine : les difficultés de déplacement

Entre 1954 et 2019, la population de l'aire urbaine – multipliée par 2,7 – passe de 530 000 à 1 430 000 habitants. Entre 2012 et 2017, elle compte 18 000 habitants de plus par an (+1,4 %). Cette croissance s'est réalisée dans un contexte d'opposition franche entre Toulouse, qui a accueilli l'essentiel de la croissance jusque dans les années 1960 du fait de sa superficie (118 km²), de son poids démographique et de ses fonctions, et les autres communes. La périurbanisation liée à la voiture débouche sur une nouvelle répartition de la population et des activités (figure 1), sans que cela ne se traduise sur le plan de la gouvernance. Pour preuve, les deux premières lignes de métro ont difficilement franchi la limite de la commune centre et, même si la troisième prévue vers 2030 ira un peu plus loin, elle n'en desservira que deux autres. Il va sans dire qu'en l'absence d'un pouvoir métropolitain, il est délicat de traiter efficacement le sujet des transports. Si la situation s'améliora avec l'inauguration en 1993 de la ligne A du métro et ensuite avec les

réalisations de la ligne B (2007) puis des lignes de tramway (T1 en 2010 et T2 en 2015), cela se limite au cœur de la métropole.

L'opposition politique entre Toulouse, à droite depuis 1971 sauf entre 2008 et 2014, et les autres communes majoritairement à gauche, combinée au fort développement démographique et économique des zones périurbaines, accroît les tensions avec 40 % de part modale assurée par l'automobile contre 75 % dans le reste de l'aire urbaine (EMD 2013). L'utilisation des TC n'augmente qu'au centre avec 21 % des parts contre 7 % ailleurs. Fondamentalement, une frontière est perceptible à travers les parts modales, et celle-ci se matérialise par la fameuse rocade toulousaine construite sur la limite communale, mur infranchissable pour les pendulaires, que la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE) entre 2021 et 2024 va renforcer en interdisant l'accès à 400 000 véhicules extérieurs au périphérique.

RÉSUMÉ

Créer un réseau express métropolitain sur l'étoile ferroviaire de Toulouse tombe sous le sens, surtout dans le cadre d'une agglomération dont la croissance a été considérable ces dernières décennies. Mais c'est sans compter avec des contraintes techniques importantes (d'importants aménagements de capacité sont nécessaires), et surtout sur une gouvernance métropolitaine complexe. Les aménagements ferroviaires du faisceau Nord, liés au projet de LGV GPSO, constituent une opportunité de concrétiser au moins en partie ce projet, qui divise encore plus qu'il ne rassemble à l'heure actuelle.

Des acteurs aux visions divergentes

La région Occitanie, entre sauvetage des petites lignes et attente des LGV

L'Occitanie est engagée dans un véritable défi de solidarité territoriale par le maintien et la réouverture de voies ferrées en particulier dans les territoires de faible densité. Ce volontarisme, inspiré du *Plan Rail* (2007-2013) de Midi-Pyrénées, a été repris par la présidente de la région, Carole Delga, avec l'organisation des *états généraux du rail et de l'intermodalité* (EGRIM) débouchant sur une feuille de route, fin 2016. Parmi les 11 priorités retenues, aucune ne portait sur un RER toulousain. Par contre, la réouverture des lignes fermées et la construction de deux LGV (Montpellier-Perpignan et Bordeaux-Toulouse) sont vivement réclamées.

La réalisation des aménagements ferroviaires du nord de Toulouse (AFNT), liée à la LGV Bordeaux – Toulouse, renforcerait la desserte Toulouse – Castelnau d'Estrétefonds (figure 2). Pour la région, cela resterait du TER suburbain ou du Service Express Métropolitain (SEM) et non du RER, pour ne pas prêter le flanc à la comparaison avec Paris. La référence au RER suppose la mise à niveau des services sur l'ensemble des branches de l'étoile et cela la région ne le peut pas toute seule, malgré tous les efforts réalisés. Pourtant, dans *Le Journal de ma Région* (n° 28, mai 2021), est évoqué l'engagement de l'état pour financer les LGV permettant « de

développer les trains du quotidien en créant un RER sur l'étoile toulousaine ».

Plus fondamentalement, la constitution d'un réseau de RER suppose de mettre à niveau les infrastructures ferroviaires dépassées en matière de capacité, de signalisation, de sécurité et de fluidité. L'Occitanie, engagée sur plusieurs fronts, ne dispose pas de ressources budgétaires suffisantes comme les *Länder* allemands pour mener à bien, et seule, la création et le fonctionnement d'un RER.

Toulouse Métropole : arc-boutée sur le couple auto/métro

Le syndicat mixte Tisseo, déléguataire de la compétence transport de quatre intercommunalités (le SICOVAL, le Muretain Agglo, le syndicat intercommunal des transports publics de la région toulousaine et Toulouse Métropole), a le dernier mot en matière de politique de transports au sein du ressort territorial de 108 communes et des 114 communes du PDU (1191 km² et 1 016 000 habitants).

Toulouse regrette son engagement dans la création en 1993 de la ligne C (Saint-Cyprien-Arènes – Colomiers), section de 8 kilomètres de la ligne Toulouse – Auch qui devait fermer. Lors de la régionalisation, Midi-Pyrénées reprend la gestion de la ligne C, malgré la construction par

Evolution de l'urbanisation à Toulouse entre 1870 et 2018

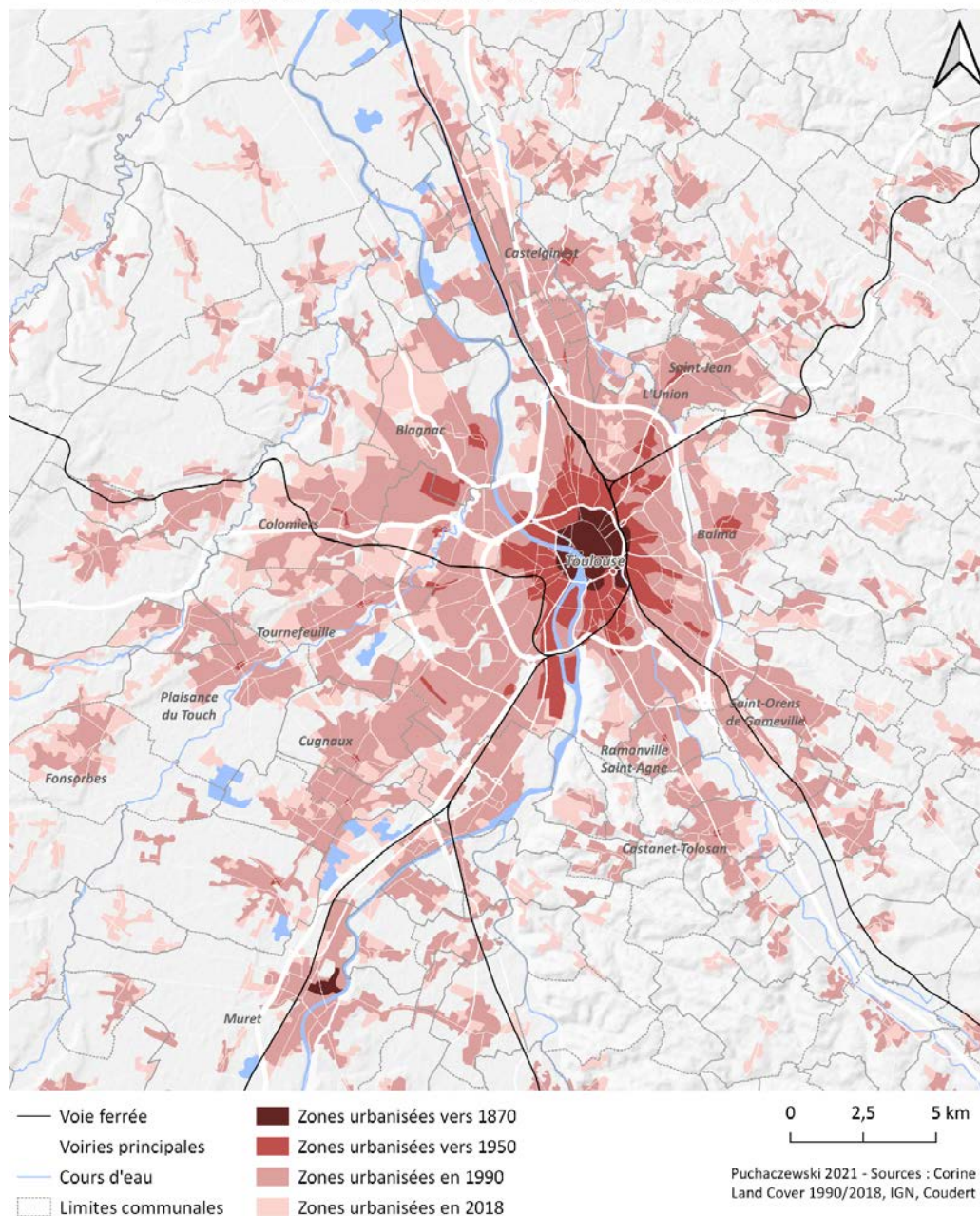


FIGURE 1. Évolution de l'urbanisation (1870-2018).

le SMTC de 3 haltes (TOEC, Saint-Martin-du-Touch et Ramassiers). L'augmentation des fréquences grâce au doublement sur les trois quarts de l'infrastructure et la réalisation de nouvelles haltes par la Région ont permis une forte augmentation de la fréquentation avec une durée de trajet très compétitive de 7 à 14 minutes entre les deux gares. En 2014, avec l'élection de Jean-Luc Moudenc, le nouveau PDU, le *Projet Mobilités 2025-2030*, autour d'une troisième ligne de métro, prévoit de connecter Colomiers à Labège en passant par Matabiau. Le RER est ignoré et le maire précise : « Nous soutiendrons la Région si elle présente un projet, mais nous ne contribuerons pas financièrement, car ce n'est pas notre rôle » (*Le Journal Toulousain* du 4/9/2020).

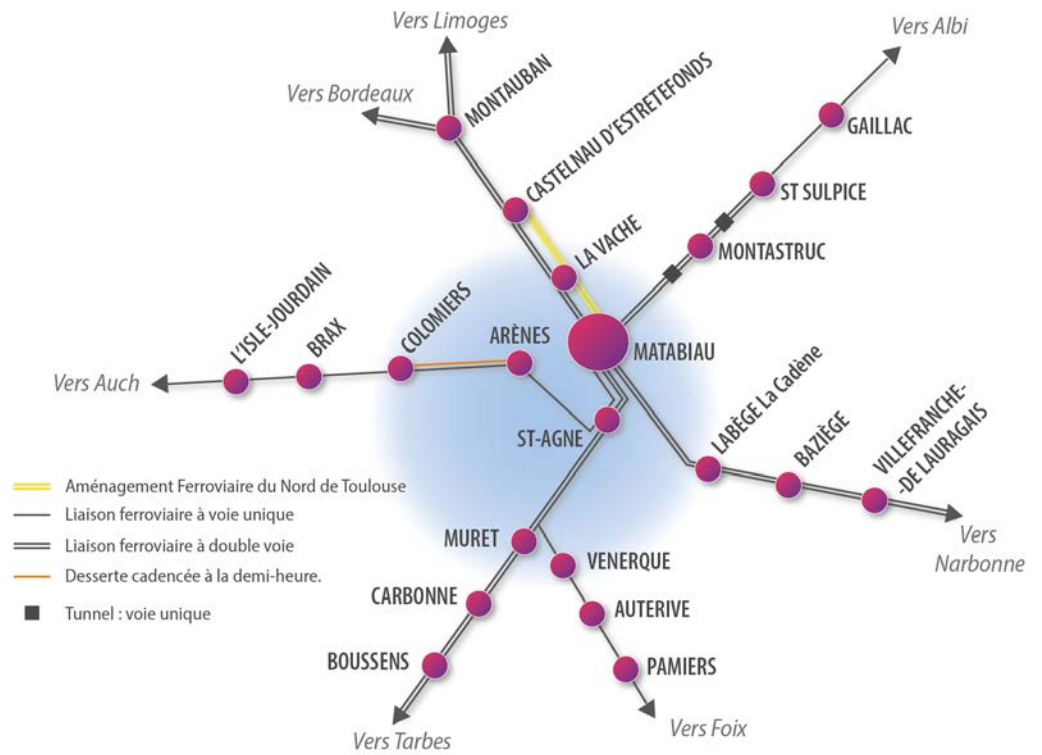
La SNCF, en position d'attente

La gare Matabiau, à l'étroit, attend l'arrivée de la LGV pour subir une requalification

complète. Cette gare, à côté de son rôle commercial, concentre les fonctions de garage et de maintenance du matériel TER, intercités et TGV, entraînant de nombreuses circulations techniques pénalisantes. Le nœud toulousain, malgré des progrès réalisés avec le début de l'installation de la commande centralisée de Matabiau en 2020, connaîtra d'autres aménagements avec la réalisation des AFNT.

La constitution d'un RER suppose de mettre à niveau les infrastructures ferroviaires dépassées.

Les relations toujours délicates entre la région et la SNCF avancent difficilement. Jusqu'à présent, il s'agissait des discussions sur les lignes secondaires, maintenant sur les LGV et en coulisse, le RER s'invite. En 2018, le schéma directeur d'un RER métropolitain souligne les défis techniques et de gouvernance à surmonter



Réalisation : Atelier de cartographie, Département Géographie, UT2J, 2021
 Source : «Un RER à Toulouse, sans attendre la LGV ?», *transportrail*, <http://transportrail.canalblog.com>

FIGURE 2. L'étoile ferroviaire toulousaine.

avant 2030. à commencer par l'amélioration des infrastructures pour dé-saturer le nœud toulousain et les AFNT peuvent y contribuer sur la branche nord, mais ce n'est qu'après 2030 qu'est prévue la création de véritables terminus partiels. Toutefois, les réserves de Toulouse Métropole, les multiples engagements de l'Occitanie et le fonctionnement de la SNCF constituent des obstacles à surmonter au préalable.

Rallumons l'Étoile ! : l'invité-surprise pour un RER

Face aux préoccupations de la Région comme de Toulouse Métropole, qui les enferment

dans leur périmètre de compétences propres, *Rallumons l'Étoile !* impose l'idée d'un RER (figure 3). Cette association créée en 2018 s'est inscrite comme poil à gratter pour l'ensemble des acteurs des transports. Elle regroupe 800 adhérents, 30 communes, des associations (Deux pieds deux roues, l'Union des Comités de Quartiers de Toulouse...), des entreprises et le MEDEF 31. Les communes politiquement et démographiquement différentes, appartenant à 7 EPCI, se trouvent réparties dans tous les secteurs géographiques de l'ensemble de l'aire métropolitaine. Certaines se localisent sur un axe ferroviaire (Baziège, Castelnau-d'Estrétefonds, Montrabé, Labège...), d'autres en sont plus ou

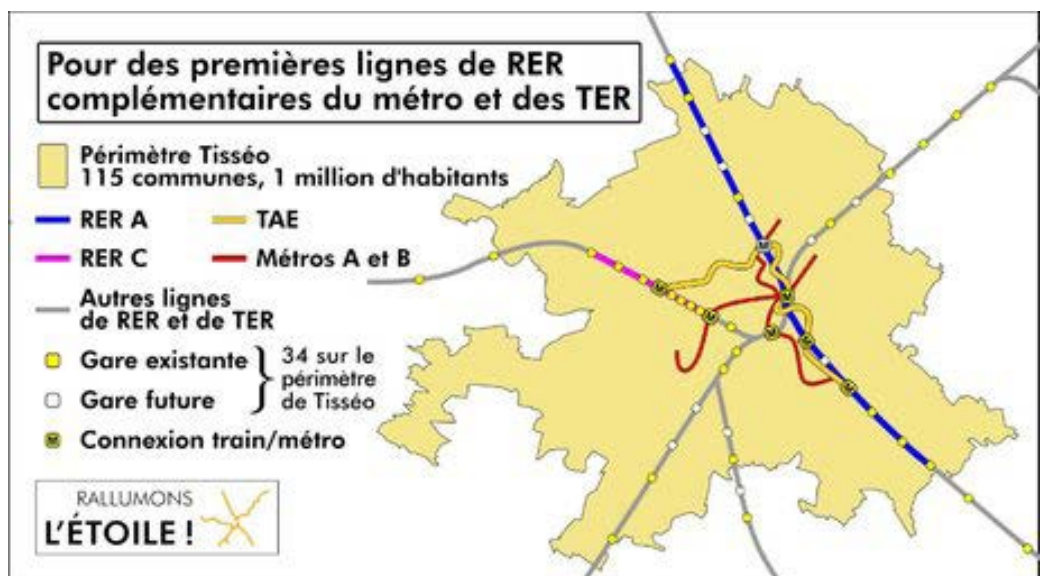


FIGURE 3. Le projet de Rallumons l'Étoile !.

moins éloignées (Bouloc, Castanet-Tolosan, Cugnaux, Grenade-sur-Garonne, Fronton...).

Il est évident que ce dynamisme bouscule le dialogue entre les autorités des mobilités, la SNCF et l'état. Pourtant, *Rallumons l'Étoile!* ne veut surtout pas se substituer à la Région ou à Toulouse Métropole. Elle souhaite que cette question du RER métropolitain soit prise en

compte comme les autres solutions de transports pour faciliter les déplacements de tous dans l'aire urbaine. Au départ, les deux collectivités l'ignoraient. La question des transports, par sa complexité technique, économique et sociale, ne peut être traitée qu'au sein de cercles de spécialistes. Le partage de l'expertise avec en particulier le parrainage de Vincent Kaufmann, a renforcé la notoriété de *Rallumons l'Étoile!*

Le RER toulousain au milieu du gué

L'étoile ferroviaire

Le RER pourrait concerner les axes suivants :

- Axe Nord-Est jusqu'à Gaillac sur la ligne Toulouse – Saint-Sulpice – Albi (partiellement doublé, non électrifié)
- Axe Gers jusqu'à l'Isle-Jourdain de la ligne Toulouse – Auch (voie unique sauf Saint-Cyprien – Colomiers, non électrifié)
- Axe Sud-Est jusqu'à Villefranche-Lauragais sur la ligne Toulouse – Narbonne (à double voie et électrifié)
- Axe Ariège jusqu'à Pamiers de la ligne Toulouse – Latour-de-Carol (voie unique et électrifiée)
- Axe Nord vers Montauban (à double voie, électrifié)
- Axe Pyrénées jusqu'à Bousens sur la ligne Toulouse – Bayonne (à double voie et électrifiée)

Localisation des populations, de l'emploi et des terminus du RER

Dans le périmètre métropolitain, l'évolution de la population d'ici 2040 aboutirait à une croissance le long des axes ferroviaires de 40 % pour une augmentation totale de 37 % (figure 4). En 2040, l'emploi se localiserait à 50 % le long des voies ferrées pour une croissance de 42 % (tableau 1).

En comparant ces prévisions de croissance de la population pour 2040 et la forte augmentation du trafic TER sur ces lignes (tableau 2), avec des pointes à 97 % vers Montauban, à 99 % en direction du Gers et à 136 % vers Pamiers, il est impératif de renforcer l'utilisation du fer dans un contexte d'enjeux climatiques, environnementaux et socio-économiques. Depuis la

Axes	Population		Emploi	
	Croissance	Population totale	Croissance	Emploi total
Gaillac (Nord-Est)	42 %	190 000	45 %	69 000
L'Isle-Jourdain (Gers)	35 %	191 000	55 %	125 000
Villefranche-Lauragais (Sud-Est)	40 %	155 000	70 %	87 000
Pamiers (Ariège)	38 %	118 000	52 %	35 000
Montauban (nord)	39 %	242 000	45 %	98 000
Bousens (Pyrénées)	48 %	184 000	33 %	56 000
Total	40 %	1 080 000	50 %	470 000

Source : AUAT, Observatoire des déplacements, 2018

TABLEAU 1. Évolution de la population et de l'emploi 2010-2040 par axe.

Axes	Années		Évolution 2004-2014
	2004	2014	
Gaillac (Nord-Est)	548 000	732 000	34 %
L'Isle-Jourdain (Gers)	842 000	1 674 000	99 %
Villefranche-Lauragais (Sud-Est)	258 000	350 000	35 %
Pamiers (Ariège)	544 000	1 287 000	136 %
Montauban (Nord)	616 000	1 212 000	97 %
Bousens (Pyrénées)	718 000	1 603 000	123 %

Source : AUAT, Observatoire des déplacements, 2018

TABLEAU 2. Évolution du trafic TER sur l'étoile ferroviaire (2004-2014).

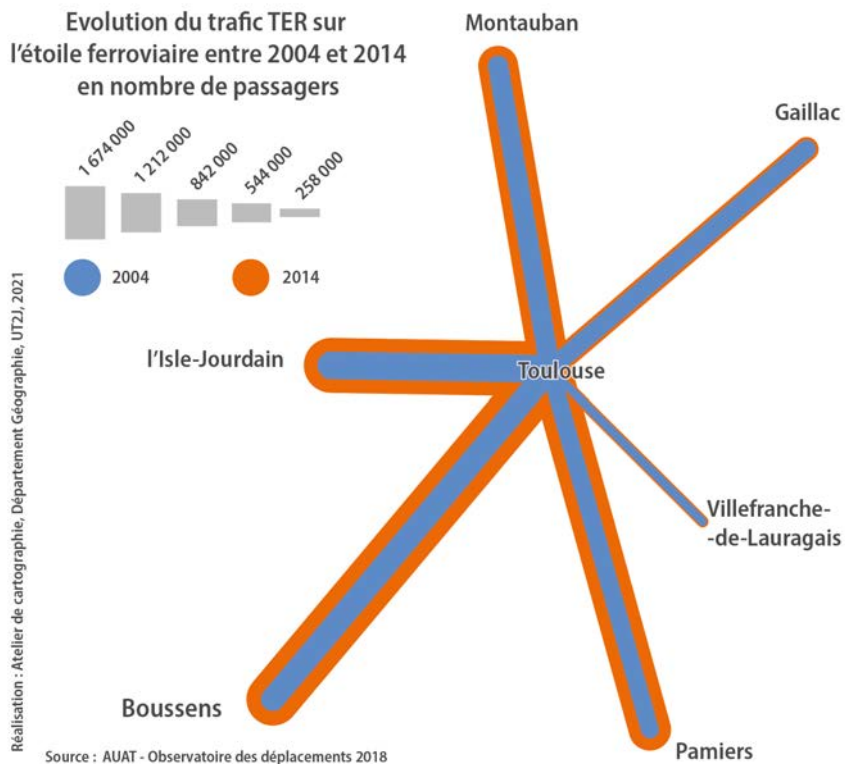


FIGURE 4. Évolution du nombre de passagers TER sur l'étoile ferroviaire entre 2004 et 2014.

régionalisation, l'augmentation de la fréquentation (figure 4) a été très forte et tous les scénarii évoquent la poursuite de cette tendance.

Cette croissance démographique ne se fera pas d'une façon homogène, l'effet de coupure urbaine freine la diffusion de l'urbanisation qui ne correspond pas forcément aux possibilités de créer un terminus intermédiaire. Celui-ci pourrait se situer au-delà pour des raisons de disponibilité foncière et de voies de remisage, pouvant être réutilisées comme terminus. Montastruc sur l'axe Nord-Est, Brax sur celui du Gers, Baziège sur l'axe Sud-Est, Venerque sur celui de l'Ariège, Castelnau-d'Estrétefonds sur celui du Nord, et Muret sur l'axe des Pyrénées, pourraient être retenus (figure 5).

Mais au-delà de cette limite nette en termes de coupure urbaine et de déplacements compris entre 7 000 et 12 000, les flux sont encore de 2 000 à 4 000 personnes, tous modes confondus. Cela conduit à envisager un second terminus, sur l'axe Nord-Est : Saint-Sulpice, sur celui du Gers : L'Isle-Jourdain, sur l'axe sud-est : Villefranche-Lauragais, sur celui de l'Ariège : Auterive, sur celui du nord : Montauban et sur l'axe des Pyrénées : Carbonne.

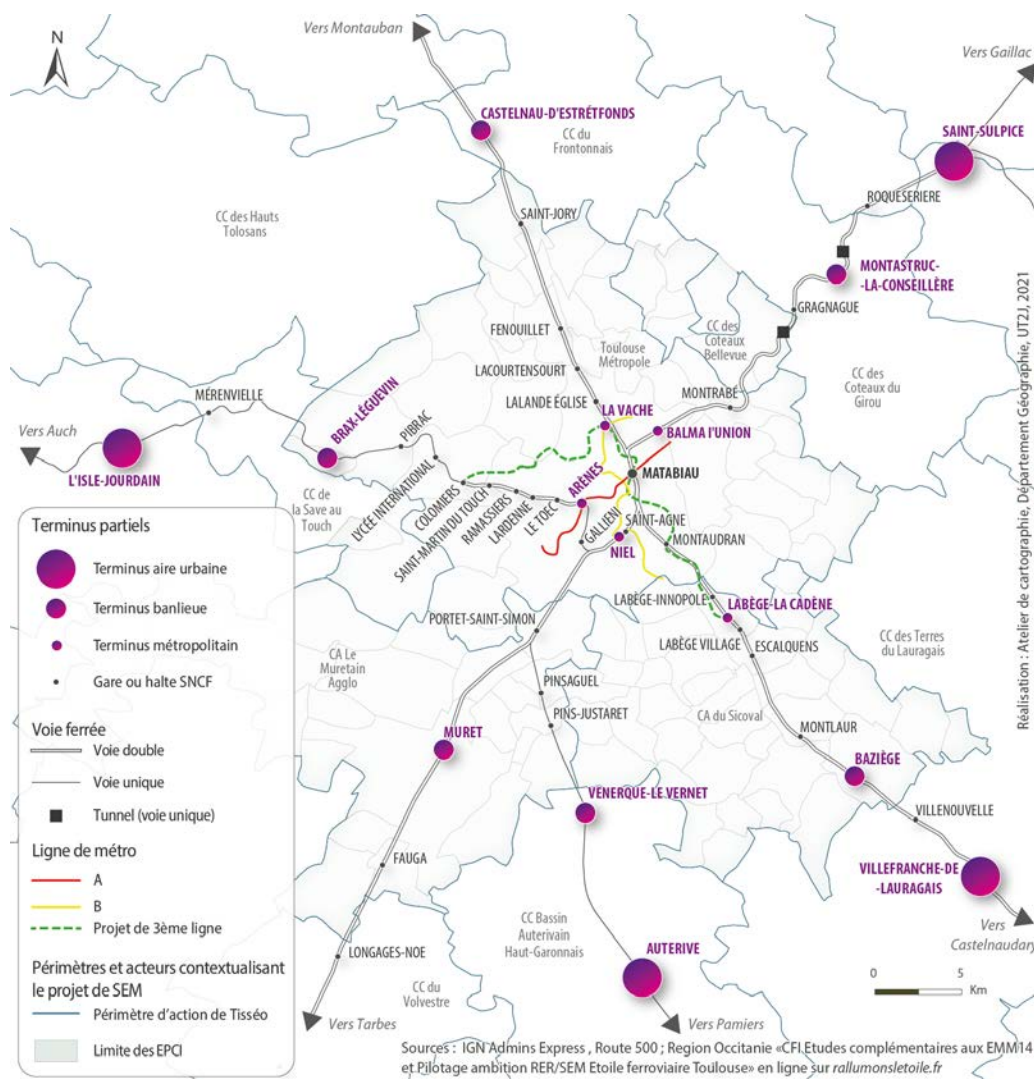


FIGURE 5. Ensemble des terminus envisagés pour le RER toulousain.

Axes	Terminus métropolitain	Terminus aire urbaine	Terminus sub-métropolitain
Gaillac (Nord-Est)	Montastruc	Saint-Sulpice	Gaillac
L'Isle-Jourdain (Gers)	Brax	L'Isle-Jourdain	-
Villefranche-Lauragais (Sud-Est)	Baziège	Villefranche-Lauragais	Castelnaudary
Pamiers (Ariège)	Vénerque	Auterive	Pamiers
Montauban (Nord)	Castelnau-d'Estrétefonds	Montauban	-
Boussens (Pyrénées)	Muret	Carbonne	Boussens

TABLEAU 3. Localisation des terminus potentiels du RER.

Sources utilisées : SNCF, Région Occitanie

La poursuite de l'exercice permet d'envisager à plus long terme des terminus encore plus éloignés. Il s'agirait de Gaillac pour l'axe Nord-Est,

de Castelnaudary pour celui du Sud-Est, de Pamiers pour l'axe de l'Ariège, de Boussens pour celui des Pyrénées (tableau 3).

Plusieurs scénarii envisageables

Diamétraliser ou radialiser les axes

La diamétralisation des axes est systématiquement privilégiée dans les métropoles pour éviter de consommer des sillons par le stationnement en gare centrale d'un convoi avant son retour à son point de départ. Pour cela, il faut que l'axe soit d'une qualité suffisante et identique de bout en bout et cela demandera sur certaines sections des investissements importants (doublement, triplement de voies, alimentation électrique, signalisation et sécurité renforcées...). Il s'agit d'investissements lourds que la Région seule ne peut pas prendre en charge. Pour l'instant, cette perspective est oubliée à cause de l'engorgement de Matabiau, même si l'axe A (Montauban ou Castelnau-d'Estrétefonds – Baziège ou Villefranche-de-Lauragais) constituerait un bel exemple, malgré le déséquilibre de fréquentation de part et d'autre de Matabiau.

Dans l'immédiat, les lignes seraient radialisées autour de Toulouse. Cependant, dans quelques décennies, si une volonté politique assez forte se manifeste, la radialisation pourrait laisser place à la diamétralisation (figure 6).

Terminus central ou terminus secondaire en appui à Matabiau

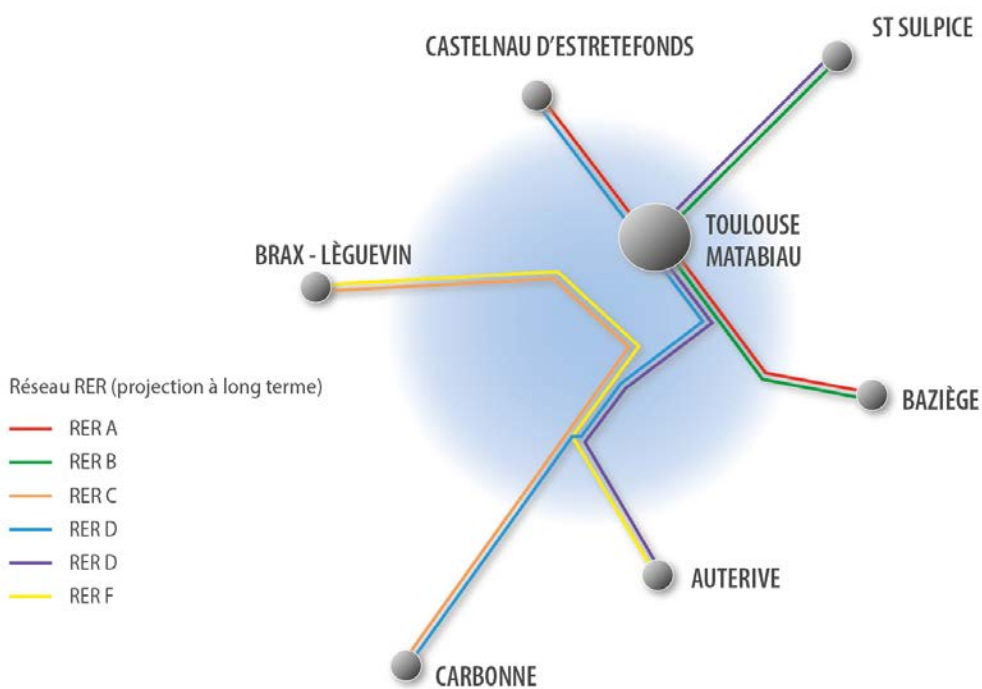
Le choix des terminus et la création de terminus secondaires en amont de Matabiau, souhaités par la Région et Toulouse Métropole, se posent. Il en existe déjà un sur la ligne C, embryon d'un RER. Ce modèle est repris pour éviter que tous les RER traversent et paralysent Matabiau. Depuis plusieurs années est évoqué le terminus partiel de Saint-Agne, mais rien n'avance. Avec le projet de troisième ligne de métro, la possibilité de créer des terminus secondaires et partiels est identifiée à La Vache (axe Nord), à Labège-La Cadène (axe Sud-Est), sur une future ligne A du RER. D'autres terminus en amont de Matabiau pourraient être créés comme Balma-L'Union (axe Nord-Est) en connexion avec la ligne A. Rien n'est décidé, car si pour certains (La Vache, Labège-La Cadène), cela pourrait se faire relativement facilement, il n'en est rien pour Saint-Agne qui voit passer les trains sur une double voie commune à trois branches de l'étoile. Si le recours à ces terminus d'écrémage des circulations destiné à ne pas engorger Matabiau était retenu, cela ne serait qu'un pis-aller.

FIGURE 6. La ligne A du RER : un premier axe diamétral.



FIGURE 7. Le RER « idéal ».

Le réseau idéal est composé de quatre lignes diamétrales et de deux lignes transversales, comportant toutes des troncs communs, optimisant ainsi les liaisons sans correspondance et, moyennant une correspondance, la desserte d'un vaste espace urbanisé multipolaire.



Réseau RER (projection à long terme)

- RER A
- RER B
- RER C
- RER D
- RER D
- RER F

Réalisation : Atelier de cartographie, Département Géographie, UT2J, 2021
Source : «Toulouse : à la recherche d'un RER», actuteroccitanie.wordpress.com

Privilégier une desserte fine et resserrée ou une desserte large et plus lâche

Dans le cas d'une desserte fine et resserrée, il s'agirait de privilégier les déplacements dans l'agglomération et non dans l'aire urbaine. Cela compléterait les lignes de métro, de tram et de BHNS et favoriserait en l'élargissant le cœur de la métropole, grâce en particulier à la construction de haltes supplémentaires. à l'opposé, retenir une desserte large et plus lâche permettrait à des populations beaucoup plus éloignées et sans grande alternative de transports publics, d'accéder plus facilement au cœur de la métropole. L'idéal serait de mixer les deux pour répondre à des besoins de mobilité différents mais impliquerait des travaux aux coûts dissuasifs.

Lancer un ou plusieurs axes

Même si plusieurs lignes sont souhaitables à terme (figure 7) et compte tenu des difficultés déjà exposées, *Rallumons l'Étoile!*

propose pour débiter une liaison diamétralisée Castelnaud-d'Estrétefonds – Baziège.

Néanmoins en se basant sur l'état du réseau, les réticences de Toulouse Métropole, l'évolution de l'urbanisation et celle de la fréquentation des axes, la Région, peu soutenue par l'état et la SNCF, opte pour la réalisation de dessertes non diamétralisées et concentrées sur les heures de pointe. Il s'agit dans un premier temps et par priorité décroissante des axes Toulouse – Castelnaud-d'Estrétefonds, puis de la ligne du Gers vers Brax et en dernier lieu la fourche vers Muret en direction des Pyrénées et vers Auterive dans la vallée de l'Ariège.

Les enjeux climatiques et les demandes sociales pourront-ils accélérer la réalisation fortement souhaitable d'un RER toulousain ? L'absence d'une véritable gouvernance et la faiblesse des moyens de la Région sont malheureusement des freins pour ce projet stratégique en termes de transport et d'aménagement de l'aire métropolitaine.