

Café géographique – Toulouse 28 mars 2012

TGV et TER

Les enjeux de la desserte ferroviaire de Toulouse et de la région Midi-Pyrénées

Robert MARCONIS

Géographe - Professeur émérite

Université de Toulouse II-Le Mirail

Désengagement de l'Etat, déréglementation, libéralisation, ouverture à la concurrence..., c'est au début des années 1970 que s'est amorcée une vigoureuse transformation du système ferroviaire français, remettant en cause tous les principes qui régissaient son organisation depuis la naissance des chemins de fer. Des principes qu'avaient pu préserver, face à la concurrence des transports routiers, la création de la SNCF après la nationalisation des compagnies ferroviaires en 1937, et la mise en place d'un arsenal réglementaire dans le cadre d'une politique de défense du rail, présentée comme devant assurer la « coordination rail-route ». Investie d'une mission de service public, et à ce titre recevant d'importantes aides de l'Etat, la SNCF avait pu moderniser son réseau et accroître ses performances après les dommages subis durant la Seconde guerre mondiale. Par le jeu des péréquations tarifaires et en veillant à maintenir une bonne desserte du pays, elle fut un acteur majeur de l'aménagement du territoire national. Chacun reconnaissait dans les années 1960 l'efficacité des chemins de fer français et l'amélioration de ses performances techniques, dont témoignait l'accroissement régulier de ses trafics de voyageurs et de marchandises.

Mais la contrepartie de ces succès avait un coût, ce qui aboutissait à faire appel au financement accru de l'Etat, pour faire face à de nouveaux investissements et pour équilibrer les résultats d'exploitation. Sous la pression de lobbies puissants, et convaincus qu'en exposant le rail à une concurrence accrue de la route – accessoirement de l'avion – on pourrait enrayer la progression des aides publiques, le gouvernement français imposa à la SNCF, dès 1970, des normes de rentabilité, qui aboutirent à remplacer une entreprise qui fonctionnait comme une administration en entreprise commerciale, ses « usagers », voyageurs ou entreprises, devenant progressivement des « clients ». Ce

changement majeur, remettait en cause bien des prestations jugées « déficitaires » mais considérées comme relevant du « service public » ; il intervient au pire moment, peu de temps avant que ne se manifestent les premiers symptômes d'une crise économique majeure et durable, en 1974-1975. Face à la diminution globale des trafics, le rail a beaucoup souffert face aux capacités d'adaptation des transports routiers stimulés par l'abandon de la réglementation qui avait auparavant freiné leur expansion.

Pour tenter de reconquérir les parts de marché qui lui échappaient, et pour conquérir de nouveaux clients la SNCF s'efforça alors de promouvoir des services plus attractifs, en réduisant par ailleurs ceux qui semblaient les moins rentables afin de ne pas alourdir son déficit d'exploitation. Si les résultats ont été décevants dans le domaine du fret, l'entreprise a connu de beaux succès pour le transport des voyageurs avec le développement d'une offre nouvelle : celle des TGV, dont la première ligne fut ouverte en deux temps (1981-1983) entre Paris et Lyon. L'offre s'est ensuite développée avec les lignes à grande vitesse vers l'Atlantique, le Nord, la Méditerranée, l'Est, ce qui eut pour conséquence de reconstituer « l'étoile parisienne » pour un réseau de dessertes à grande vitesse, rapidement conçu à l'échelle de l'Europe, avec des prolongements vers les pays voisins (Angleterre, Belgique, Pays-Bas, Allemagne) et des connexions envisagées ou en construction avec l'Espagne et l'Italie.

Cette politique a été menée au prix de très lourds investissements qui ont accru considérablement l'endettement de la SNCF, alors que l'entreprise devait supporter par ailleurs de lourdes charges imputables au régime de retraite de ses agents et au maintien d'activités déficitaires, qu'il s'agisse du fret ou de nombreuses dessertes « régionales ». C'est dans ce contexte qu'il a fallu répondre aux injonctions européennes visant à briser le monopole des grandes entreprises nationales de service public (Télécoms, EDF, GDF, SNCF..., Poste) en les exposant à la concurrence, dont les partisans espéraient une efficacité accrue au service de l'ensemble des consommateurs (?). Les gouvernements français ont accepté cette nouvelle donne, associant déréglementation et libéralisation, qui se fondait essentiellement sur des raisons idéologiques, et négligeait bien des aspects positifs, sociaux, territoriaux ou environnementaux, que l'on pouvait porter à l'actif des grands « services publics à la française » depuis la Libération.

Avec la réforme engagée en 1997, on assiste au démantèlement progressif de la SNCF. Les infrastructures sont depuis cette date confiées à un établissement public, **RFF (Réseau ferré de France)**, à charge pour lui d'en assurer la gestion, l'entretien et la modernisation, tout en se voyant confier l'essentiel de la dette colossale de la SNCF, imputable à ce réseau, et aux infrastructures de la grande vitesse en particulier. La porte était ainsi ouverte à la concurrence, l'opérateur historique, la SNCF, n'a plus en effet le monopole d'utilisation des

infrastructures ferroviaires, d'autres transporteurs pouvant comme elle y faire circuler leurs trains, de fret d'abord, de voyageurs désormais, selon des « sillons » négociés avec RFF et moyennant le versement des péages correspondants. Ces péages se sont révélés notoirement insuffisants pour permettre à RFF de faire face aux charges financières de la dette, et pour assurer l'entretien, la « régénération » et le développement d'un réseau, dont un audit a révélé en 2005, de graves insuffisances qui sont une source de dysfonctionnements majeurs dans le fonctionnement quotidien des transports ferroviaires.

C'est dans ce contexte qu'il convient de réfléchir aux enjeux actuels de la desserte ferroviaire de Toulouse et de la région Midi-Pyrénées. Des enjeux multiples que l'on peut regrouper autour de deux dossiers majeurs : l'insertion du territoire régional dans le réseau des liaisons à grande vitesse et le renforcement des liaisons ferroviaires au sein même de la région par le réseau des TER.



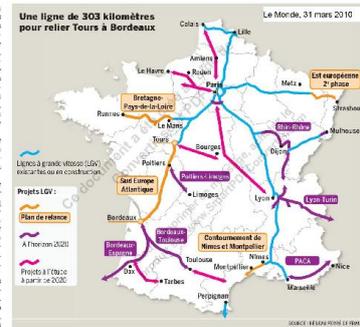
Pétition pour le TGV à Toulouse (2003)

◆ Parmi les grandes métropoles françaises, **Toulouse** souffre incontestablement de l'absence de liaisons ferroviaires efficaces à grande vitesse (**TGV**) avec la capitale et avec d'autres régions partenaires tant en France que dans les pays voisins de l'Europe. Sur la relation Paris-Toulouse, la situation ne s'est guère améliorée, et s'est parfois dégradée, par rapport au progrès qu'avait apporté la mise en service du Capitole dans les années 1960. Une liaison à grande vitesse (**LGV**) via Bordeaux, suppose d'abord la construction d'une ligne nouvelle entre Tours et Bordeaux, puis son prolongement jusqu'à Toulouse. Programmée à horizon 2020, dans le cadre du Grand projet Sud-Ouest (GPSO), avec la réalisation de la ligne entre Bordeaux et le Pays basque, celle-ci se heurte à de redoutables problèmes de financement, qui supposent des arbitrages complexes entre l'Etat, RFF, les collectivités territoriales et des partenaires privés, pour l'essentiel des grands groupes de travaux publics (Vinci, Bouygues, Eiffage...).

Comment l'arrivée de la LGV est-elle prise en compte dans les projets d'aménagement, en particulier dans l'agglomération toulousaine qui doit l'intégrer dans son projet urbain, avec l'organisation d'un nouveau quartier de la gare autour de Matabiau ?

Comment la LGV Bordeaux-Toulouse sera-t-elle ensuite connectée, dans

Toulouse d'abord, vers l'Est ensuite (via Carcassonne et Narbonne) avec la ligne à grande vitesse qui assurera en Languedoc-Roussillon, la continuité entre la vallée du Rhône et le réseau espagnol dont la dernière section de l'artère maîtresse Séville-Madrid-Saragosse-Barcelone atteindra le tunnel Perpignan-Figueras ? Essentielle en termes de développement économique et d'attractivité, c'est toute la question, des relations ferroviaires avec les autres métropoles du Sud, Barcelone, Marseille, Lyon... qui se trouve posée.



Lignes TGV existantes, en cours et en projet

◆ Depuis 2002, les **Régions** sont devenues autorités organisatrices des transports ferroviaires de voyageurs. Cette compétence n'a été assortie d'aucune ressource affectée, l'Etat leur transférant seulement une dotation financière correspondant aux sommes qu'il affectait antérieurement à la SNCF pour compenser le déficit des liaisons ferroviaires d'intérêt régional situées dans leurs territoires respectifs. En Midi-Pyrénées l'exécutif régional avait eu l'occasion dès 1977, de nouer une coopération étroite avec la SNCF, qu'il s'agisse de l'achat de matériel roulant ou de subventions accordées en contrepartie de nouvelles liaisons ferroviaires. Dans une région qui semblait bien artificielle lors de sa création au début des années 1970, l'existence d'une étoile ferroviaire autour de Toulouse, était une opportunité pour renforcer une certaine cohésion territoriale entre Toulouse et les principales villes de Midi-Pyrénées. Depuis 2002, l'exécutif régional a souhaité développer l'offre de **TER** : il en définit la consistance, perçoit l'ensemble des recettes correspondantes, et supporte les déficits d'exploitation, après versement des péages à RFF pour l'utilisation du réseau, et rémunération de la SNCF qui assure l'exploitation dans le cadre de contrats pluriannuels. Grâce à du matériel nouveau acquis par la Région, l'offre de TER a fortement progressé suscitant une rapide augmentation du trafic, surtout sur les lignes bénéficiant d'une desserte cadencée. Mais des infrastructures insuffisantes et parfois obsolètes n'ont pu répondre à cette demande nouvelle. Pour effectuer les travaux nécessaires et hâter leur réalisation qui incombaient à RFF, la Région a dû apporter une contribution financière majoritaire à un « Plan Rail Midi-Pyrénées » ambitieux (2008-2013) dont le coût total s'élèvera à plus de 800 millions d'euros.

DÉBAT

1 – Est-il envisagé de faire circuler du fret sur les nouvelles lignes à grande vitesse ?

Robert Marconis : Pas sur toutes. Dans les études préparatoires certaines lignes sont présentées comme **mixtes** (à la fois fret et transport de voyageurs) ; c'est le cas pour la LGV Languedoc-Roussillon avec raccordement au réseau espagnol de la grande vitesse. Dans d'autres cas, on considère que le transfert du trafic voyageurs sur une ligne nouvelle permet de dédier la ligne ancienne au fret avec des capacités accrues. Concernant le Sud-Ouest, la liaison Bordeaux/Pays Basque, est conçue comme une ligne mixte voyageurs-fret, à la différence de la ligne Bordeaux/Toulouse qui concerne seulement le transport de voyageurs. Aujourd'hui la demande de fret à grande vitesse sur cet itinéraire est jugée insuffisante pour envisager une ligne mixte.

2 – TGV et LGV, les deux concepts sont souvent associés car il est possible de faire rouler des TGV à « moyenne vitesse » c'est-à-dire d'avoir des trains rapides sur du réseau ferré existant. La question que l'on se pose est : quels TGV vont arriver à Toulouse ? à quel prix et quand ? Certaines personnes proposent l'aménagement des voies existantes pour des TGV à « moyenne vitesse », c'est la solution qui pourrait être adaptée pour la liaison Toulouse/Narbonne qui permettrait d'avoir tout de suite une continuité Bordeaux/Narbonne.

Sur le nœud ferroviaire toulousain : arrivera-t-on à faire passer tous les trains à Matabiau ? Certains experts ferroviaires ont pris position contre le TGV Bordeaux/Toulouse en raison de problèmes de financement. En conséquence autant partir tout de suite sur un Narbonne/Bordeaux qui desservirait tout le sud de la France et qui mettrait Toulouse dans une bonne position au niveau de ses communications.

R.M : Sur Toulouse/Narbonne il y aurait 3 scénarios possibles :

- Améliorer les performances de la ligne actuelle afin d'atteindre non la « très grande vitesse » mais de la « grande vitesse ».
- Construire une partie de ligne nouvelle alors qu'une autre partie de la ligne actuelle serait aménagée ;
- Construire en totalité une ligne nouvelle.

La question que vous posez est débattue au sujet de la liaison Marseille/Nice puisque à l'origine dans la stratégie de « très grande vitesse » on avait envisagé d'embrancher la LGV vers Nice au niveau de la gare nouvelle située entre Aix et Marseille à sur le plateau de l'Arbois. De là, on gagnait Marseille – Saint-Charles avec un terminus en cul-de-sac (ligne réalisée depuis 2001), et

on allait vers Nice par le tracé le plus court, car l'objectif était de réduire au maximum le temps de parcours entre Nice et Paris.

Parmi les points que vous soulevez et que d'autres effectivement soulignent, cette ligne qui allait directement à Nice et qui négligerait « les métropoles du sud » a été remise en question. Aujourd'hui on adhère à l'idée que ce serait plutôt ce tracé plus méridional, via Toulon, qui serait privilégié, en renonçant à un modèle de « très grande vitesse ». Ainsi on irait à Nice moins rapidement mais les retombées en termes d'équipement régional seraient plus intéressantes car les autres grandes villes du sud en bénéficieraient. Ce serait l'occasion de mettre en place un **réseau intercities intra régional avec des vitesses plus importantes qu'aujourd'hui**. Sur l'infrastructure nouvelle on arriverait ainsi à faire circuler des trains directs « grande vitesse », des trains de fret et des trains TER rapides pour des liaisons entre métropoles.

Que va-t-il se passer entre Bordeaux et Toulouse ? Certains experts ou certains groupes politiques ont refusé de voter à la Région le financement de la ligne nouvelle ; l'idée que l'amélioration de l'existant pourrait sans doute être plus bénéfique fait son chemin. Le débat reste ouvert mais la question est : n'est-on pas arrivé «**à la fin du tout TGV** » ? Toutes Les lignes rentables sont déjà équipées. Est-ce que le modèle qui a fonctionné pour des trains très chargés où la grande vitesse était nécessaire n'est pas à remettre en cause ? L'important est-il de gagner un quart d'heure sur une liaison ou de mieux irriguer un territoire au nom de l'aménagement régional ? On se trouve à un tournant qui suppose des arbitrages non seulement ferroviaires mais politiques.

3 – J.M. Pinet (Géographe, Animateur des Cafés géographiques) – Avec cette organisation duale (le TGV d'un côté et les lignes nouvelles de l'autre), on s'oriente vers une diversification des modalités du transport ferroviaire, et vous nous dites que ces nouveaux modes de circulation seraient bénéfiques pour l'aménagement du territoire, pour une meilleure répartition des transports. Si on en vient à l'abandon « du tout TGV » à cause de la crise, cela voudrait dire qu'une situation de crise pourrait être favorable à une meilleure organisation du territoire ?

R.M. : Il convient de savoir de quelle crise on parle : crise du financement, crise environnementale, etc.... ? Toute la question porte sur l'évolution de la: mobilité. Supposons que la ligne Tours/Bordeaux se réalise mais que le prolongement Toulouse/Bordeaux ne se fasse pas, il est clair qu'en termes de développement équilibré du territoire comme en termes de stratégie de développement d'un certain nombre d'entreprises, des problèmes se poseront. On observe déjà que la perspective du Tours/Bordeaux ou même de la liaison actuelle entre Paris et Bordeaux aboutit à ce qu'un certain nombre de sièges sociaux se réorganisent sur une base territoriale différente en migrant vers Bordeaux. Autrement dit l'absence de prolongement de la « grande vitesse » au sens strict y compris en gagnant un quart d'heure est un handicap important pour un certain nombre de localisations à Toulouse.

Quelles sont les perspectives en termes de mobilité ? A l'heure actuelle on assiste (et ce sont les effets de la conjoncture) à une stabilisation et même à une régression de la mobilité des Français à grande distance. On n'est plus

dans une phase d'expansion et si cette situation se maintient : quid de la rentabilité des infrastructures existantes ? Aujourd'hui sur un Toulouse/Paris la part entre l'avion et le rail est la suivante : 75% pour l'avion, 25% pour le rail. La grande vitesse, telle qu'elle est envisagée à 3 heures pour Toulouse/Paris avec une infrastructure nouvelle peut-elle répartir le trafic différemment ? Dans le débat public on envisageait que le rail reprendrait des parts à l'avion et que l'on aurait un partage qui se répartirait entre 55% pour l'avion et 45% pour le rail. Sans oublier que la « grande vitesse » Toulouse/Paris à 3 heures induira un trafic nouveau que l'on n'avait pas prévu. C'est une question extrêmement compliquée difficile à trancher au vu des incertitudes qui planent sur les comportements futurs, l'enchérissement des coûts du carburant, etc....

Gare de Toulouse-Matabiau
Trafic voyageurs "grandes lignes et TER" au départ et à l'arrivée de Toulouse-Matabiau (voyageurs par an)

	2000	2005	2007	2008	2009	2010	Évolution 2009/2010
Toulouse-Matabiau	6 442 116	7 556 125	8 372 731	9 050 041	8 811 621	8 516 885	-2,2%

Source : SNCF - Directeur Délégué TER

Principales liaisons nationales au départ et à l'arrivée de Toulouse-Matabiau (nombre de voyageurs par an, supérieur à 50 000 en 2010)

	2000	2005	2007	2008	2009	2010	Évolution 2009/2010
Paris Montparnasse 1 et 2	468 937	539 627	555 564	537 833	489 472	387 656	-11,9%
Paris Austerlitz	236 824	302 599	369 896	423 736	319 753	437 540	+11,6%
Bordeaux Saint-Jean	241 879	336 288	342 094	378 954	372 339	367 494	-1,4%
Marseille	125 739	204 940	203 898	222 364	219 485	217 359	-1,1%
Marseille Saint-Charles	100 389	178 050	187 687	159 236	195 282	190 244	-2,6%
Commissarie		169 385	184 625	188 912	185 405	186 636	+0,6%
Lyon Part Dieu	74 188	168 554	168 799	162 304	152 256	158 974	+4,3%
Arles		139 911	135 705	145 474	142 479	135 666	-4,7%
Cachan/Orsay		101 198	101 438	104 314	102 663	102 655	-0,1%
Narbonne	58 516	102 263	102 381	112 021	105 703	97 787	-8,0%
Pau		77 286	77 844	85 271	85 270	84 979	-0,3%
Perpignan	61 102	74 491	74 388	78 418	78 701	75 701	-3,8%
Bordeaux Matabiau	51 959	59 194	52 224	55 408	55 639	54 278	-1,4%
Bayonne	41 185	41 252	45 845	45 203	45 224	52 224	+1,9%
Lyonnais	49 876	50 735	50 083	54 684	51 794	51 794	-0,3%

Source : SNCF - Directeur Délégué TER

Liaisons nationales à la gare Matabiau (2000-2010)

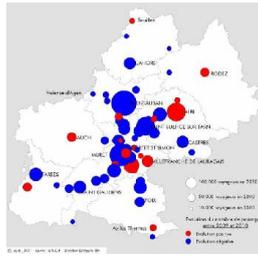
4 – Par rapport à la gare Matabiau, a-t-on envisagé de construire une gare LGV en dehors de Matabiau, c'est-à-dire hors du pôle ferroviaire historique ?

R.M. : Au début des années 1990 chacun avait son projet de gare TGV ! Pourquoi Matabiau ? Parce que les TER y arrivent et qu'une connexion TER/TGV est impérative ; toutefois l'articulation TGV/Transports urbains n'est pas résolue.

Personnellement j'ai souvent évoqué une autre opportunité : une grande opération foncière qui aurait pu se faire sur la zone de Montaudran où passe déjà la voie ferrée Toulouse/Narbonne. On avait une situation idéale : près du CNES, près du Campus scientifique, près de Labège Innopôle et à proximité du terminus de la ligne B du Métro qu'on pouvait rabattre sur Montaudran. On avait là un pôle multimodal extraordinaire avec la faisabilité d'un centre d'affaires, d'un centre directionnel ; en outre la question de la ligne Toulouse/Narbonne était réglée ce qui aurait permis de ressortir le contournement ferroviaire de la ville par la Vallée de l'Hers où nombre de terrains sont gelés.

Toulouse a manqué de projection à 20 ou 30 ans ; on a laissé partir ces terrains vers de l'immobilier pour « jouer » Matabiau ; il y a eu des occasions perdues !!!!

5 – Jean Pilleboue (géographe, UTM) - Prévoir la fréquentation des transports publics est compliqué. Néanmoins, alors que l'évolution des trafics des TER en 2002-2003 était en progression, que se passe-t-il en 2009-2010 où les cartes indiquent une évolution négative ?



Trafic TER à la gare Matabiau (2009-2010)

R.M. : La progression se poursuit et les chiffres ont continué à progresser. La stabilisation et même parfois la régression observées sont liées au Plan Rail et aux travaux réalisés. Dès que l'on relance, sur une infrastructure améliorée, du cadencement le trafic repart à la hausse.

A noter que les TER cadencés au quart d'heure desservent la grande zone urbaine de Toulouse et de fait participent au système de transports collectifs urbains placé sous l'autorité de TISSEO/SMTC. On est en présence de deux logiques de dessertes distinctes, entre les logiques de desserte de l'aire urbaine et les logiques de desserte de la Région ces différences génèrent parfois des conflits. Peut-on réintégrer la Région (organisatrice des TER) dans une super instance de concertation entre TISSEO/SMTC et éventuellement le Conseil Général qui dessert aussi la Haute-Garonne ?

6 – A. Garés (Directeur de la Société Publique Locale d'Aménagement -SPLA- du Grand Toulouse et chargé du « Projet Matabiau ».

Je réagis sur ce que vous venez de dire concernant le nœud ferroviaire toulousain et l'hypothèse d'une autre localisation possible, à savoir la zone de Montaudran. Vous venez d'exposer votre point de vue et il vous appartient, mais il n'est pas partagé.

Pourquoi n'a-t-on pas fait de gare TGV sur l'espace Montaudran ?

L'Agence d'Urbanisme de la Ville de Toulouse a conduit une étude répertoriant tous les terrains susceptibles de pouvoir accueillir une gare TGV et Montaudran en faisait partie, et cet espace n'était pas le mieux placé dans la hiérarchie. Il présentait plusieurs handicaps et pas des moindres : les accès actuels et futurs n'étaient pas recevables. Enfin s'il fallait retenir une raison, même à posteriori, l'expérience nous montre que tous les projets de gare TGV excentrés n'ont pas fonctionné.

En quoi Matabiau ne serait pas un bon emplacement ?

Je crois comprendre que votre thèse s'appuie sur le fait qu'il n'y aurait pas d'espaces disponibles. Or des études montrent qu'autour de Matabiau on dispose d'un périmètre raisonnable qui s'élèverait à près d'un million de m². Par ailleurs, en termes de potentiel de développement et notamment d'espace de travail, on atteindrait près de 400 000 m² de bureaux. Ainsi, en plus d'un pôle d'affaires, Matabiau sera un nouveau quartier central avec des commerces qui sont ceux que l'on trouve aujourd'hui dans les grands pôles d'échanges, avec un certain nombre de logements qui reste à déterminer en fonction des hypothèses de

densification. L'idée qui a guidé ce choix est la création, à proximité du centre ville, d'un quartier complet qui présentera toutes les caractéristiques de la centralité moderne et qui devrait donner au centre de Toulouse sa vraie dimension d'une ville à vocation de métropole européenne.

R.M. : Pour une ville qui a longtemps protesté contre son enclavement et l'absence de LGV, on dénombre un certain nombre d'opérations non abouties dont on assume aujourd'hui les conséquences. On a eu pendant 20 ans le terrain de Marengo libéré par l'Ecole Vétérinaire qui permettait d'envisager un équipement efficace assurant l'intermodalité entre TER, Grandes lignes, et transport urbain, incluant la Gare routière, qui fut un temps installée là à titre temporaire en attendant sa reconstruction. Or on y trouve aujourd'hui une Médiathèque et le Conseil Général reconstruit la gare routière sur son ancien emplacement... ! Ce qui rend l'opération d'aménagement projetée très difficile, c'est cet héritage caractérisé par une absence de prospective et de vision à long terme. Je me rallie au choix de Matabiau, mais je souligne que Montaudran n'aurait pas été une gare ex-urbanisée (rien à voir avec les agres dans les « champs de betteraves » qu'on a justement dénoncées ailleurs ; elle aurait pu s'inscrire dans une logique d'agglomération urbaine, car on est dans le tissu urbain dense autour d'un des grands projets métropolitains du Grand Toulouse (Aerospace Valley).

7 – Au vu de tous ces aménagements annoncés, je ne vois pas comment on pourra faire l'économie d'une zone nouvelle pour amener un TGV jusqu'à Toulouse et conserver des cadencements de TER qui soient satisfaisants. Par ailleurs, suite aux nombreux projets immobiliers qui s'inscrivent autour de Toulouse, il avait été envisagé pendant un certain temps que certaines lignes comme celle d'Auch passeraient à la route ; de même en 1986 un projet de la SNCF prévoyait la fermeture d'un bon nombre de voies uniques. Il est facile de conclure que la question des infrastructures autour de la gare de Toulouse n'était pas une priorité !

Toutefois si on souhaite qu'un TGV Toulouse/Paris couvre la distance dans des temps corrects, une ligne nouvelle s'impose, ainsi que la limitation des arrêts dans les gares intermédiaires. Ceci sous-entend que des choix seront faits et que des zones seront totalement oubliées voir certains départements comme le Lot en Midi-Pyrénées.

R.M. : Toulouse /Auch, la fermeture était programmée en 1939 ; la ligne a été sauvé par la guerre ! Effectivement la question des infrastructures régionales a été largement sacrifiée à l'époque sur l'autel de l'automobile, même si en France la politique publique a toujours été une politique de défense du rail qu'on appelait pudiquement « coordination Rail/Route ». S'il n'y avait pas eu la volonté de contenir le transport routier, le rail aurait sombré comme le rail britannique. Par contre, sur l'articulation du transport régional et du transport grande vitesse que vous évoquez, avec la nécessité de voies supplémentaires, l'articulation à Matabiau pose aujourd'hui des problèmes. Ainsi on envisage des gares de délestage périphérique avec des transferts compliqués et fatigants pour les voyageurs. Donc effectivement, dans l'articulation transport urbain/transport régional et transport interrégional, il y aura des questions

lourdes si on manque les interconnexions, les inters modalités prises dans le quartier Matabiau. Il suffit de voir aujourd'hui les difficultés que l'on rencontre avec les parkings, avec le métro à partir d'une certaine heure en soirée, c'est un vrai parcours du combattant que le voyageur doit faire pour ou rejoindre sa voiture ou prendre le métro ! Impérativement il y a des infrastructures à repenser, il ne suffit pas de mettre en place des « tuyaux », encore faut-il savoir ce que l'on va faire circuler dans ces « tuyaux », il faut penser de façon concertée cette articulation, cette inter modalité, sinon on fera la part belle à l'automobile et à la route. Une mauvaise desserte de Matabiau réorienterait sans doute bien des voyageurs du grand Nord toulousain, (ou d'Albi) utilisant leur voiture vers ... la gare nouvelle prévue au sud de Montauban et beaucoup plus facilement accessible par la route

8 – J.P. Wolff (géographe, UTM) : La question de l'aménagement du territoire et en particulier des articulations entre l'urbanisation et les modes de transport est primordiale. Il est vrai que dans beaucoup de villes européennes ce sont les zones autour de la gare principale qui sont prises comme lieux directionnels. Et à partir de ces espaces là on observe un rééquilibrage de certaines fonctions, moins importantes que celles que l'on trouve dans l'hyper centre.

Pour Toulouse, il est évident que la LGV doit aboutir à Matabiau mais la question qui se pose : comment fait-on pour sortir de Matabiau en termes de véritables transports collectifs urbains ?

On relève ici en termes d'aménagement urbain une aberration phénoménale : le croisement des 2 lignes de métro ne se trouve pas au niveau du pôle central de la métropole ! On a raté le renforcement d'un pôle intermodal au niveau de la gare Matabiau. A mon sens il faut que la LGV arrive à Tlse, il faut pouvoir faire du Paris/Toulouse en 3 heures, mais il faut également penser à sortir de Toulouse pour aller vers Barcelone, Marseille et Lyon, comme pour se rendre dans les petites et moyennes villes de Midi-Pyrénées. La question de l'articulation des transports se pose à toutes les échelles depuis l'échelle locale jusqu'à l'échelle régionale et nationale.

9 - Alain Garés, Directeur de la Société Publique Locale d'Aménagement (SPLA) du Grand Toulouse et chargé du « Projet Matabiau » :

J'ai quelques éléments de réponse issus d'études encore confidentielles. Ces études visent à articuler différents modes de transport, on parle donc de « pôle d'échange multimodal ». Ces études décrivent des TGV mais aussi des TER qui desservent tous les quart d'heures les gares immédiatement proches dans la périphérie toulousaine entre St Jory et Matabiau. Ce cadencement c'est pratiquement du RER, on peut parler de desserte urbaine.

En projet dans le PDU (plan de développement urbain), on aura 3 dessertes qui convergeront à Matabiau : une ligne Matabiau/Aéroport, une ligne Matabiau/Arènes (c'est-à-dire le prolongement de la ligne Garonne qui est actuellement en travaux et avec une partie commune avec celle-ci à l'arrivée la ligne qui vient de Saint-Orens via le Canal du Midi) et en plus de cela le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) qui empruntera la rue

Bayard. Autrement dit en termes de transport en commun cette gare, ce pôle multimodal est un des mieux desservis de France en termes de transport collectif urbain.

R.M. : Sur ces projets le PDU est assez explicite, le défi consiste à réussir sur le terrain l'interconnexion de tous ces moyens de transport. Il conviendra d'avoir une organisation géographique à une échelle locale très fine pour démontrer que si l'on arrive « en grande vitesse », on peut sortir « en grande vitesse » et passer facilement du train à la voiture mais aussi au tramway ou au métro. Projet ambitieux que de réussir cette inter modalité pour faire en sorte que le voyageur ne perde pas de temps, qu'il ait tout le confort et toute les facilités et toute l'information nécessaire pour circuler. Il y a une gare de l'an 2020-2030 à imaginer autour de cette question de l'inter modalités. C'est un grand défi pour les urbanistes à imaginer ce pôle multimodal.

La desserte de la gare Matabiau

10 – Pourquoi ne s'intéresse-t-on pas à la ligne qui relierait Montpellier à Toulouse, sachant qu'il y aurait eu beaucoup moins de km de ligne à créer que pour Bordeaux /Toulouse ?

R.M. : Parce qu'on est fasciné par Paris et que la priorité a toujours été le lien avec la capitale. Quand RFF a lancé l'étude pour la LGV Bordeaux/Toulouse, lorsqu'on nous a demandé de travailler sur les dynamiques urbaines et démographiques dans ce Grand Sud-Ouest, on nous a interdit d'aller poser la question de la liaison avec Narbonne. Quand le débat public a eu lieu sur la LGV Languedoc/Montpellier et Perpignan/Figueras, les collectivités territoriales de Midi-Pyrénées, à quelques exceptions près, n'envoyaient pas dans ce débat public des « cahiers d'acteur ». Les midi-pyrénéens n'ont pas participé au débat LGV Languedoc et plus particulièrement à la connexion autour de Narbonne.

Ce manque d'intérêt pose la question de l'impact de la grande vitesse sur le territoire. Jusqu'à présent, la grande vitesse était réservée à une liaison Paris /Province et l'on commence à réaliser avec le TGV Méditerranée que des synergies se créent entre Lyon et Marseille, Lyon et Montpellier, Montpellier et Marseille. Ainsi la réorganiser de régionale. Il est évident avec Paris mais il y a la possibilité Lyon, cette culture où la comme une priorité



grande vitesse permettrait de configurations territoriales à l'échelle que pour Toulouse, il y a la liaison aussi Barcelone, Marseille, et aussi la Montpellier etc On est encore dans liaison Paris/province apparait mais ce n'est pas la seule.

11 – Vous avez parlé des problèmes de financement je voudrais revenir sur ma première question : LGV ou TGV ? La connexion avec Narbonne vient d'être évoquée ; je suis conseiller régional, j'ai donc voté « contre » tous les financements puisque j'appartiens au groupe d'Europe Ecologie.

Nous pensons que l'efficacité d'une liaison ne consiste pas uniquement à gagner 20 minutes sur le temps du transport. En aménageant l'existant entre Bordeaux et Toulouse on passe de 3h à 3h 20 et le coût de l'infrastructure est divisé par 6 !

Posant cette hypothèse l'aménagement Toulouse/Narbonne devient possible. Cette ligne ouvre la région à l'arc alpin à l'axe rhodanien ; c'est la liaison de Tlse avec la Catalogne et une grande partie de l'Est de l'Europe. Faisons des TGV efficaces, travaillons sur le nœud de Narbonne, militons pour un Bordeaux/Narbonne en aménageant l'existant, travaillons sur le nœud de Matabiau sans oublier qu'il serait bon qu'il y ait une gare au Sud de Toulouse qui remplacerait la gare Saint-Agne en piteux état.

12 – Qu'en est-il du triage de Saint-Jory ?

R.M. : Cette gare de triage disparaît ; le triage en tant que triage de marchandises disparaît, c'est une page qui est tournée. Comment le fret ferroviaire se réorganisera-t-il à l'échelle régionale ? La question reste posée

12 – J.M. PINET(Animateur des KF) : je voudrais donner le point de vue de l'usager des plates-formes multimodales. Pour le voyageur, le problème est les ruptures de charges, les changements de moyens de transport, qui nécessitent des plates-formes multimodales. Cela signifie un parcours pédestre de plus en plus important, avec les valises et les enfants, à tel point que l'on installe des tapis roulants et qu'il y a même des petites voitures électriques à l'intérieur de certaines de ces plates-formes multimodales ! Paradoxalement la « grande vitesse » a pour conséquence, à l'arrivée ou au départ, un énorme ralentissement et un énorme temps passé en parcours pédestre parfois pénible !

R.M. : C'est bien l'enjeu que j'évoquais en répondant à M. Garès, c'est-à-dire qu'effectivement il faut réussir l'intermodalité, la réussir techniquement y compris sur le plan du cheminement et sur le plan de l'information, sans oublier que l'on ne vient pas nécessairement prendre le TGV en métro ou en TER : aujourd'hui 80% des transports en Midi-Pyrénées se font en voiture. Cet élément est à en prendre en compte pour la desserte de l'infrastructure de Matabiau.

Compte-rendu du débat établi par
Marie-Rose GONNE-DAUDE
et relu par **Robert MARCONIS**