



---

## Développement du transport ferroviaire périurbain et mutation des référentiels de l'action publique : vers une cohérence renouvelée entre réseau ferré et territoire ?

Le cas de la « ligne C » dans la métropole toulousaine

*Improvement of railway suburban services and new metropolitan planning injunctions: toward a new coordination between railways and urban development ?*

Juliette Maulat

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rge/3587>

ISSN : 2108-6478

### Éditeur

Association des géographes de l'Est

### Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2012

ISSN : 0035-3213

### Référence électronique

Juliette Maulat, « Développement du transport ferroviaire périurbain et mutation des référentiels de l'action publique : vers une cohérence renouvelée entre réseau ferré et territoire ? », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 52 / 1-2 | 2012, mis en ligne le 18 octobre 2012, consulté le 14 novembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rge/3587>

---

Ce document a été généré automatiquement le 14 novembre 2019.

Tous droits réservés

---

# Développement du transport ferroviaire périurbain et mutation des référentiels de l'action publique : vers une cohérence renouvelée entre réseau ferré et territoire ?

Le cas de la « ligne C » dans la métropole toulousaine

*Improvement of railway suburban services and new metropolitan planning injunctions: toward a new coordination between railways and urban development ?*

Juliette Maulat

---

## Introduction - Étoiles ferroviaires et développement métropolitain

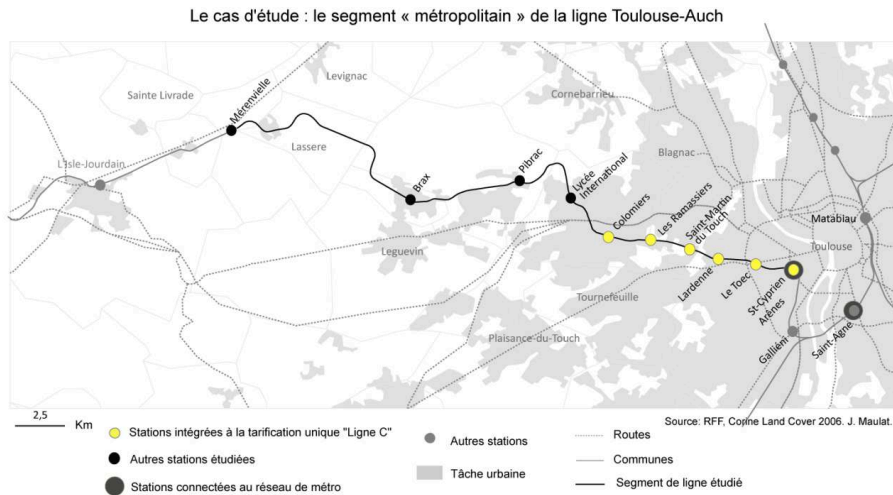
- 1 Aujourd'hui, l'idée selon laquelle la coordination des politiques de transport et d'urbanisme est une condition nécessaire à la mise en œuvre d'un développement urbain durable fait l'objet d'un large consensus entre les milieux professionnels et scientifiques (Gallez et al., 2010; Offner, 2007). Ce consensus se traduit par la diffusion de nouvelles orientations en matière d'aménagement, parmi lesquelles celle de la densification urbaine autour des stations de transports collectifs. Le transport ferroviaire régional n'échappe pas à ces injonctions à la cohérence urbanisme-transport. En effet, depuis 2002, les Régions investissent fortement dans le développement de l'offre de transport régional et, en particulier, dans la revalorisation des dessertes périurbaines (Ollivier-Trigalo, 2009). Le transport ferroviaire régional tend, dès lors, à prendre le relais des transports urbains et à se constituer comme une offre de transport alternative pertinente pour des déplacements quotidiens.

Aujourd'hui, les quartiers des gares régionales sont identifiés comme des secteurs privilégiés du renouvellement urbain. Récemment, les études et rapports sur le sujet se sont multipliés<sup>1</sup> et rares sont les nouveaux SCOT qui n'incluent pas des préconisations en matière de densification urbaine autour des gares. Néanmoins, comment ces principes sont-ils mis en œuvre ? Observe-t-on un renouvellement des pratiques à l'échelle locale ?

- 2 De nombreux travaux se sont intéressés aux interactions urbanisme-transport et soulignent fréquemment le décalage important entre les discours sur la nécessité d'intégrer ces deux champs de l'action publique et les pratiques (Cervero et al., 2004; Gallez et al., 2010; Kaufmann et al., 2003). En France, les travaux sur le sujet mettent l'accent sur les facteurs institutionnels expliquant la faible cohérence constatée entre les politiques d'urbanisme et de transport : cadre réglementaire et instruments de planification inadaptés (Desjardins et Leroux, 2007), superposition des périmètres institutionnels et déconnexion des territoires fonctionnels (Guerrinha et Thébert, 2006), séparation sectorielle des compétences. Cependant, ces travaux se concentrent principalement sur l'analyse de la cohérence urbanisme-transport à l'échelle des territoires métropolitains et se penchent peu sur l'étude pratique des processus à l'œuvre à l'échelle locale autour de projets de transports collectifs. Les recherches sur les effets territoriaux des projets de transport abordent principalement les cas des grandes infrastructures de transport (Offner, 1993) ou des projets de transports collectifs urbains, en particulier les projets de tramways (Hamman et al., 2011). Seuls quelques travaux récents traitent en particulier de « l'entre-deux » territorial que constituent les projets ferroviaires régionaux et les espaces périurbains traversés (Nessi & Delpirou, 2009; Guerrinha, 2007; Barone, 2010; Wulfhorst et al., 2007; Brès, 2010). Ces travaux proposent des résultats intéressants qui éclairent la complexité et les spécificités liées à la coordination des politiques d'aménagement et de transport ferroviaire en insistant non seulement sur la fragmentation institutionnelle, sur le jeu d'acteurs mais aussi sur le poids des contextes locaux (contextes urbains, sociaux, économiques, politiques) dans la mise en œuvre de projets intégrés.
- 3 Dans le prolongement de ces travaux, nous proposons, dans le cadre de cet article, de nous concentrer sur l'analyse des pratiques d'aménagement en lien avec le réseau ferré sur l'axe ouest de l'étoile ferroviaire toulousaine. Quatrième aire urbaine française avec plus de 1,2 millions, la métropole toulousaine est connue pour ses records en matière d'étalement urbain et d'usage de l'automobile<sup>2</sup>, pour sa fragmentation institutionnelle, son manque de leadership métropolitain et pour son retard dans le développement des transports collectifs. Jusqu'à présent les politiques d'urbanisme et de transport dans la « ville rose » étaient peu coordonnées (Marconis et al., 2011). Néanmoins, l'amélioration récente de l'offre de transport collectif, la création de la Communauté urbaine du Grand Toulouse et la relance de la planification urbaine depuis 2002 semblent modifier le contexte.
- 4 Le cas étudié correspond au territoire situé le long de l'axe Toulouse-l'Isle-Jourdain (Figure 1), qui inclut des communes aux profils très divers : de l'urbain dense au périurbain lointain. Cette ligne a pour particularités d'être dédiée au trafic régional, d'être en partie intégrée au réseau urbain (« ligne C »<sup>3</sup>) - ce qui lui confère un statut mixte, entre transport express régional et transport en site propre urbain -, et d'avoir fait l'objet d'une amélioration significative de l'offre. De plus, sur cet axe, les communes sont concernées par le Scot de la Grande Agglomération toulousaine, approuvé en mars

2012, qui fixe des objectifs précis de densification autour des stations de transports collectif. A partir de ce cas d'étude, l'article pose la question suivante : ce nouveau contexte infléchit-il les manières de faire la ville autour du rail ? Observe-t-on sur cet axe des processus qui iraient dans le sens d'une adhérence renouvelée entre réseau et territoires ?

Figure 1- Le cas d'étude : le segment « métropolitain » de la ligne Toulouse-Auch



- 5 Nous faisons l'hypothèse selon laquelle l'amélioration de l'offre ferroviaire n'a pas d'impact direct sur l'aménagement urbain et le territoire. En reprenant les conclusions de J.M. Offner, nous posons l'hypothèse selon laquelle, loin d'une relation systématique de causalité, les formes d'interactions entre développement de l'offre de transport et développement urbain sont multiples et doivent être analysées en termes de « congruence », dont l'intensité varie en fonction des contextes locaux (Offner, 1993). Dès lors, il semble que les attentes fortes de la planification urbaine en matière de cohérence urbanisme-transport, pensée principalement en termes de densification autour des gares, contrastent avec la réalité de la complexité de la mise en œuvre d'un tel principe d'aménagement à l'échelle locale.
- 6 Pour vérifier cette hypothèse, nous prenons le parti d'une démarche inductive qui met l'accent sur l'analyse des pratiques locales. Nous présentons, dans un premier temps, le projet ferroviaire périurbain, les projets urbains et les préconisations de la planification métropolitaine qui s'appliquent au territoire de la ligne (I). Dans un deuxième temps, nous analysons précisément trois cas de communes qui révèlent la diversité des pratiques d'aménagement en lien avec cette ligne ferroviaire (II). Enfin, dans un troisième temps, nous essayerons de dégager quelques facteurs explicatifs de ces disparités, liés aux contextes urbains locaux et au fonctionnement du système de transport (III).
- 7 Trois types de matériaux sont mobilisés dans cette recherche : une vingtaine d'entretiens semi-directifs menés auprès d'acteurs de l'aménagement urbain et du transport ferroviaire (techniciens, élus locaux et intercommunaux) ; des données de contexte (données de transport et données urbaines) ; l'analyse des documents de planification métropolitains et locaux et d'autres documents divers tels que les dossiers de création et de réalisation de ZAC.

# I. Arrangements institutionnels et logique territoriale autour du projet de transport ferroviaire périurbain « Ligne C »

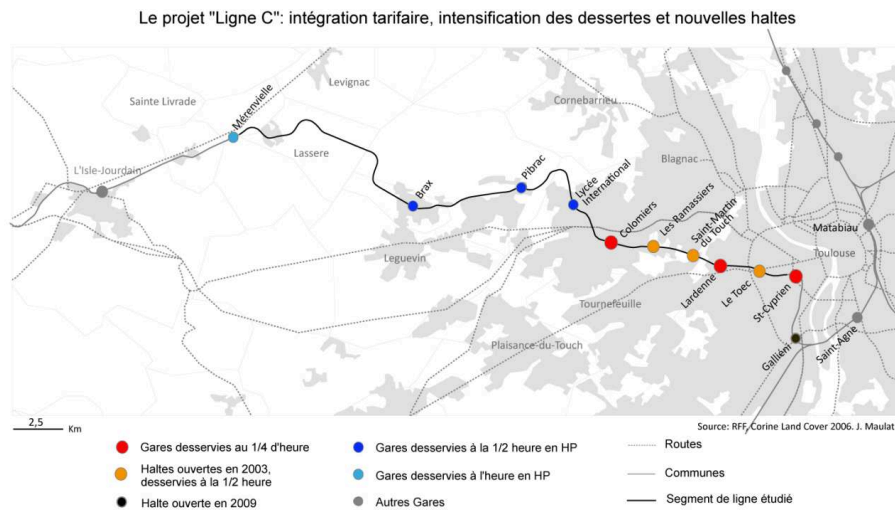
- 8 La « ligne C » et son extension sont un cas d'étude intéressant au regard de la cohérence urbanisme-transport ferroviaire. D'une part, ce projet ferroviaire métropolitain est un exemple de dépassement des découpages institutionnels imposés par la loi LOTI afin de répondre aux besoins de déplacement à l'échelle métropolitaine (Barone, 2010). D'autre part, il accompagne la dynamique de croissance démographique et économique de l'ouest toulousain et s'articule à de grands projets urbains intercommunaux.

## A. Le projet ferroviaire périurbain « ligne C » : un cas de dépassement « par le bas » de la loi LOTI (Barone, 2010)

- 9 L'amélioration de l'offre ferroviaire sur la ligne étudiée, pensée avant la régionalisation des transports ferroviaires régionaux de voyageurs en 2002, s'est faite en plusieurs étapes.
- 10 Dans les années quatre-vingt, dans un contexte de développement de la ligne A du réseau de métro dans les limites de la commune de Toulouse, le Maire de Colomiers, Alex Raymond, défend au sein du Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) la nécessité pour sa commune d'être desservie par un transport collectif lourd de qualité<sup>4</sup>. Les négociations au sein du SMTC et l'appui du Conseil Général de Haute-Garonne (soutien des communes périphériques et financeur important) aboutissent à la décision de développer l'offre sur ce segment ferroviaire, dans un contexte où la Région n'est pas encore Autorité Organisatrice des Transports (Marconis et al., 2011). L'amélioration progressive de l'offre sur le segment Saint-Cyprien-Colomiers est actée dans une convention signée entre la SNCF et le SMTC. Ainsi, en 1993, à l'ouverture de la ligne A du métro, le service sur Saint-Cyprien-Colomiers est renforcé (6 allers/retours supplémentaires) ; ce segment est intégré à la tarification urbaine et au plan de transports urbains sous la dénomination Ligne C. Le différentiel entre le coût du titre SNCF et le ticket urbain est comblé par le SMTC. Puis, en 1997, date à laquelle est arrêté le projet d'extension de la ligne A du métro et de la ligne B, le SMTC finance le déploiement de 17 allers/retours supplémentaires sur le segment Saint-Cyprien-Colomiers. Cette amélioration de l'offre intervient alors même que la ligne Toulouse-Auch faisait l'objet de nombreux projets de fermeture par la SNCF.
- 11 Parallèlement, depuis 1997 et le lancement de l'expérimentation, la Région Midi-Pyrénées se prépare et se positionne sur les problématiques ferroviaires et sur le projet de ligne C, déjà ficelé par le SMTC et la SNCF. Ainsi, l'aménagement de la ligne Arènes-Colomiers est inscrit au Contrat de Projet Etat-Région 2000-2006. Les investissements sur l'infrastructure ferroviaire concernent le renouvellement et le doublement partiel des voies, le renouvellement de la signalisation et la création de trois arrêts supplémentaires. Le SMTC participe au financement de cette opération à hauteur de 45 %<sup>5</sup>. Trois haltes nouvelles à Haute Qualité Environnementale sont inaugurées sur le segment Arènes-Colomiers (Les Ramassiers, Saint-Martin-du-Touch et Le Toec) et sont financées entièrement par le SMTC. Les travaux débutent en 2001 et la mise en service

intervient en 2003. Le niveau de desserte atteint une fréquence en heure de pointe au quart d'heure, à la demi-heure sur les nouveaux points d'arrêts et à la demi-heure ou à l'heure sur les gares de Colomiers à l'Isle-Jourdain (Figure 2). Depuis 2003, des aménagements supplémentaires de la ligne ont été réalisés par la Région et ses partenaires dans le cadre du Contrat de Plan État-Région et du Plan Rail<sup>6</sup>. En 2009, les voies de Colomiers à Auch ont été modernisées et en 2010 un système de signalisation automatique y a été installé, permettant de gérer automatiquement l'espacement des trains, d'augmenter la capacité de la ligne et d'envisager le développement du trafic ferroviaire. Une nouvelle halte, Gallieni, a ouvert entre Matabiau et Saint-Cyprien pour desservir un nouveau quartier en développement (Canceropôle, Parc d'activité Bordelongue, Lycée Gallieni). Selon les acteurs qui l'ont porté ce projet est un succès : la fréquentation a été multipliée par plus de quatre entre Arènes et Colomiers et par trois entre Toulouse et Auch entre 2003 et 2008.

Figure 2- Le projet "Ligne C": intégration tarifaire, intensification des dessertes et nouvelles haltes



- 12 Néanmoins, si ce projet de transport périurbain résulte d'un arrangement inédit entre Autorités Organisatrices des transports, ce dépassement « par le bas » de la Loi Loti (Barone, 2010) ne s'est pas fait sans accroc et la situation actuelle semble insatisfaisante aux deux Autorités Organisatrices. La Région a hérité d'une situation où elle a la charge de l'exploitation de dessertes ferroviaires utilisées pour de l'urbain<sup>7</sup>. De plus, cette ligne est présentée dans le Plan de Transport urbain comme la ligne C du métro tandis que, pour la Région, il ne s'agit que d'un segment de la ligne Toulouse-Auch. Le SMTC de son côté estime qu'Arènes-Colomiers est de son ressort et que l'offre n'est pas au niveau des ambitions initiales du projet (desserte au quart d'heure de tous les arrêts). En dépit du succès commercial, ce projet reste un sujet d'insatisfaction entre les deux Autorités Organisatrices et renvoie à des écarts de position sur la fonction du transport ferroviaire.

## B. Pertinence et justification territoriale du projet : développement de l'Ouest toulousain et grands projets urbains intercommunaux

- 13 A l'origine, ce projet ferroviaire a été conçu pour répondre et accompagner le développement métropolitain. La « pertinence territoriale » de la ligne est avancée par les acteurs comme étant un élément clef du projet.
- 14 A petite échelle, le projet de la « ligne C » et l'amélioration de l'offre sur l'ensemble de la ligne accompagnent le développement de l'Ouest toulousain. Ce corridor ferroviaire est le plus dense de l'agglomération, il connaît une forte croissance démographique et est un pôle d'emploi majeur. Cette croissance est largement tributaire de l'implantation de l'aéroport sur la commune de Blagnac et de l'essor des activités aéronautiques sur les communes de Colomiers et Blagnac (Marconis et al., 2011). A grande échelle, la création de ces haltes correspond à la vision que le principal porteur du projet, le SMTC, avait d'une ligne de transport collectif urbain en site propre : finesse de la desserte du territoire, positionnement des haltes en des points stratégiques de l'urbanisation existante ou à venir et création de nœuds de transport structurants (Saint-Cyprien-Arènes et Colomiers). Si la pertinence de la halte du Toec fait débat<sup>8</sup>, les créations des nouvelles haltes de Saint-Martin-du-Touch et Ramassiers étaient justifiées par les porteurs du projet par l'existence de deux projets de ZAC sur les communes de Colomiers et Toulouse dont les stations prennent le nom (ZAC des Ramassiers et ZAC de Saint-Martin-du-Touch). L'offre de transport devait anticiper le développement urbain<sup>9</sup>. Aujourd'hui, ces deux ZAC sont en cours de réalisation et les programmes de ces projets évoluent vers une densité supérieure. Par exemple, la ZAC de Saint-Martin-du Touch créée en juin 1990<sup>10</sup> par la commune de Toulouse sur une surface de 150 ha était conçue comme une ZAC à vocation d'activité pour répondre aux besoins du secteur aéronautique. Au cours de l'avancée de la ZAC, le COS pour l'habitat a été légèrement relevé (0,35) et les surfaces dévolues à l'habitat ont été augmentées. Aujourd'hui, la libération d'un terrain de 20 ha au Sud-ouest de la halte, réservé jusqu'à présent pour de l'activité, doit permettre de réaliser une opération mixte (habitat et bureaux d'activité) en visant une plus forte densité (petits collectifs R+3-R+4) et en permettant une plus forte mixité fonctionnelle<sup>11</sup>.

## C. Nouveau modèle de développement métropolitain et stratégies urbaines locales : appropriation des principes, inflexion timide des pratiques

- 15 Aujourd'hui, le territoire étudié est concerné par des préconisations fortes en matière de densification et de polarisation du développement urbain. Les communes de l'axe sont toutes incluses dans le SCOT de la grande agglomération toulousaine qui fixe comme objectif d'inverser le processus d'étalement urbain et de réduire les déplacements automobiles en concentrant prioritairement le développement dans les zones bien desservies actuellement ou prochainement en transport collectif. Il s'agit désormais de faire le territoire à partir des réseaux existants ou programmés et non l'inverse. La politique d'aménagement devient « l'élément déterminant de la politique des transports » (Gallez et al., 2010). Ainsi, dans le Document d'orientations générales du SCOT, les objectifs de densité pour les zones d'extension urbaine sont localisés par des « pixels » en fonction des trois types de territoires et en fonction du niveau de



desserte en transports collectifs (Figure 3). Autour des gares, les objectifs sont plus faibles, car l'offre est considérée comme insuffisante.

Figure 3- Les préconisations du Scot autour des gares du territoire en matière de densité (Source, Document d'orientations générales)

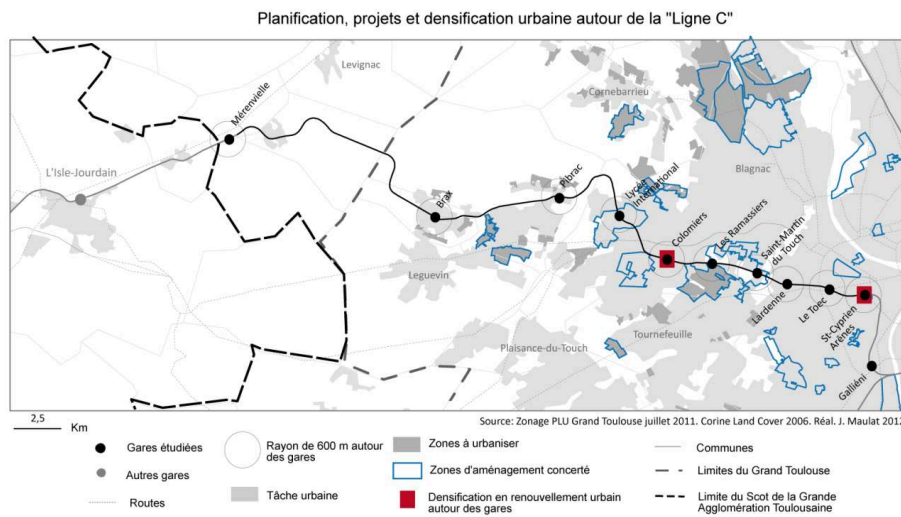
Gares		Saint-Cyprien	Le Toec	Lardenne	Saint-Martin-du-Touch	Les Ramassiers	Colomiers	Colomiers Lycée International	Pibrac	Brax-Léguevin	Mérenvielle
Territoires du SCOT		Cœur d'agglomération	Cœur d'agglomération	Cœur d'agglomération	Cœur d'agglomération	Cœur d'agglomération	Cœur d'agglomération	Ville intense	Ville intense	Ville intense	Développement mesuré
Objectifs cibles en matière de densité	Autour de la gare (600m)	200	200	200	200	200	200	140	140	140	55
	Reste de la commune	200	200	200	200	140	140	55	55	55	30

Source: Document d'Orientations Générales, Scot de la Grande Agglomération Toulousaine, juillet 2011

- 16 Les entretiens montrent que les élus locaux semblent s'être approprié ces principes de densification urbaine. Le travail de « pédagogie » réalisé par le Syndicat Mixte du SCOT (Smeat), l'INTERSCOT et l'Agence d'urbanisme de l'Agglomération toulousaine semble opérant. Le processus long d'élaboration du SCOT aurait permis de faire émerger un consensus autour de ces nouvelles normes<sup>12</sup>. De plus, le territoire d'étude (à l'exception de Mérenvielle) a pour spécificité d'être intégré dans la Communauté urbaine du Grand Toulouse qui est l'autorité compétente pour élaborer les documents d'urbanisme communaux et est proche du SMTC<sup>13</sup>. Cette intégration institutionnelle est identifiée par les acteurs comme la garantie de la cohérence entre les orientations métropolitaines et les politiques locales.
- 17 Néanmoins, une structure intégrée ne suffit pas toujours à la mise en œuvre de projets cohérents (Gallez et al. 2008). Au delà des discours, il semble que cette nouvelle posture sur la densification autour des stations de transport collectif s'accompagne d'un changement différencié des pratiques d'aménagement. Sur le territoire étudié, on constate une densification urbaine principalement dans la partie centrale de la ligne et autour des gares concernées par l'intégration tarifaire. Les principaux projets correspondent aux deux ZAC intercommunales en cours de réalisation des Ramassiers et de Saint-Martin-du-Touch. Certaines gares existantes ont pu faire l'objet de projets de densification dans le cadre de projets anciens de ZAC (Lycée International et Saint-Cyprien-Arènes). Mais, à côté de ces quelques projets intercommunaux, il y a peu de projets d'ampleur autour des gares de la ligne et peu de réflexions sont entamées, pour le moment, sur le renouvellement urbain autour des gares. Le développement urbain est principalement envisagé en extension urbaine, en dehors du périmètre d'accès piéton aux gares (Figure 4). Néanmoins, l'analyse des pratiques met en évidence des disparités dans les stratégies d'aménagement locales en lien avec l'offre de transport ferroviaire.



Figure 4- Planification, projets et densification urbaine autour de la « ligne C »



## II. Différenciation et hétérogénéité des pratiques en matière d'articulation urbanisme-réseau ferré : le référentiel métropolitain face aux spécificités locales

- 18 L'amélioration de l'offre ferroviaire en parallèle de la diffusion dans la planification urbaine de nouveaux principes d'aménagement laisse penser que les collectivités territoriales en charge de l'aménagement urbain font preuve d'un intérêt accru vis-à-vis du ferroviaire et modifient leurs modèles de développement afin de répondre aux objectifs de cohérence urbanisme-transport. En réalité, les pratiques d'aménagement autour des gares sont très diverses et différent des objectifs de la planification urbaine. Nous présentons ici le cas de trois communes qui intègrent, à des degrés différents, la gare et la ligne ferroviaire à leur stratégie et aux projets d'aménagement locaux.

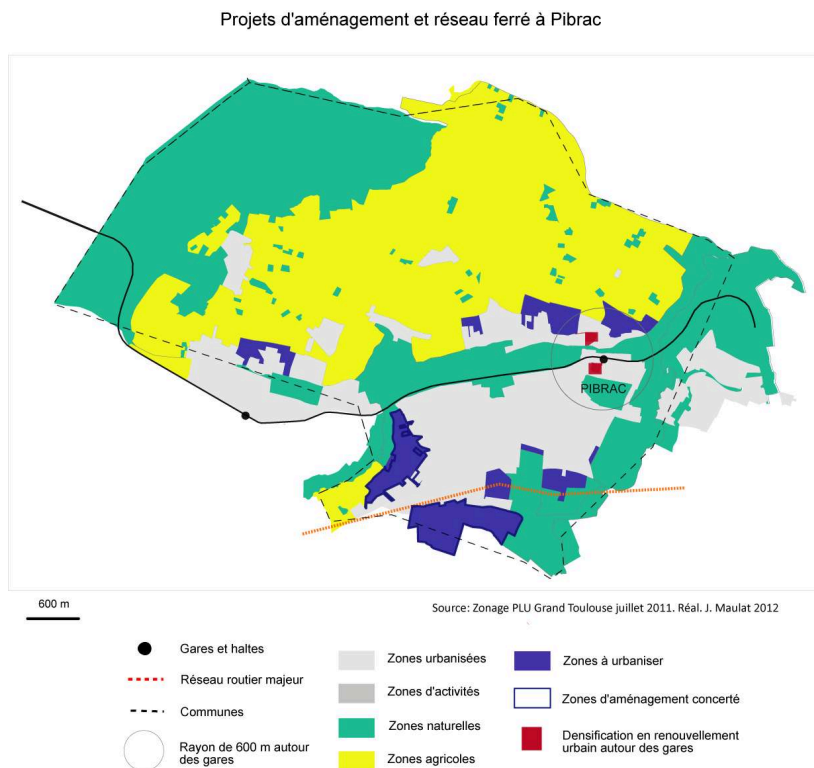
### A. Pibrac : accessibilité ferroviaire et permanence des pratiques d'aménagement

- 19 La commune de Pibrac compte environ 8000 habitants en 2008<sup>14</sup> et une densité nette de 24 habitants et emplois par hectare<sup>15</sup>. Celle-ci s'est développée principalement via des opérations de lotissements privés de maisons individuelles groupées ou en diffus en lien avec la bonne accessibilité routière de la commune.
- 20 Aujourd'hui, il n'y a pas de projet de densification urbaine autour de la gare, à l'exception de petites opérations de rénovation urbaine sur deux sites. Si le Maire fait état d'une compréhension des enjeux liés à la densification urbaine, les orientations d'aménagement prévues par le SCOT autour de la gare (140 habitants et/ou emplois par hectare) apparaissent non pertinentes aux élus locaux. Les potentialités de développement urbain sont faibles et limitées par la mauvaise accessibilité routière du territoire du plateau situé au Nord des voies et par l'enclavement de la gare. Les efforts de la commune se portent principalement sur l'aménagement de l'accès au plateau et à

la gare, en planifiant des aménagements de voirie lourds (barreau routier, passage sous la voie).

- 21 Ainsi, l'offre ferroviaire est identifiée principalement comme une fonctionnalité pour la commune dont il faut améliorer la performance: sécurisation du passage à niveau, amélioration de l'accessibilité routière du site de la gare, aménagement de parkings supplémentaires<sup>16</sup>, prolongement de la tarification unique. L'offre ferroviaire doit accompagner le développement urbain. Les élus locaux défendent, par exemple, la création d'une halte supplémentaire sur la commune pour desservir deux projets urbains situés au Sud-Ouest du territoire communal<sup>17</sup>. Finalement, aujourd'hui, la commune dispose de réserves foncières importantes et les terrains ouverts à l'urbanisation sont situés en dehors du périmètre d'accès piéton à la gare en lien avec les réseaux routiers majeurs (Figure 5). Dans le cas de cette commune, la présence d'une gare sur le territoire communal n'apparaît pas être l'occasion de réfléchir sur l'aménagement urbain autour. Les nouvelles orientations de la politique d'aménagement intercommunale ne semblent pas encore prises en compte dans les pratiques.

Figure 5 - Projets d'aménagement et réseau ferré à Pibrac

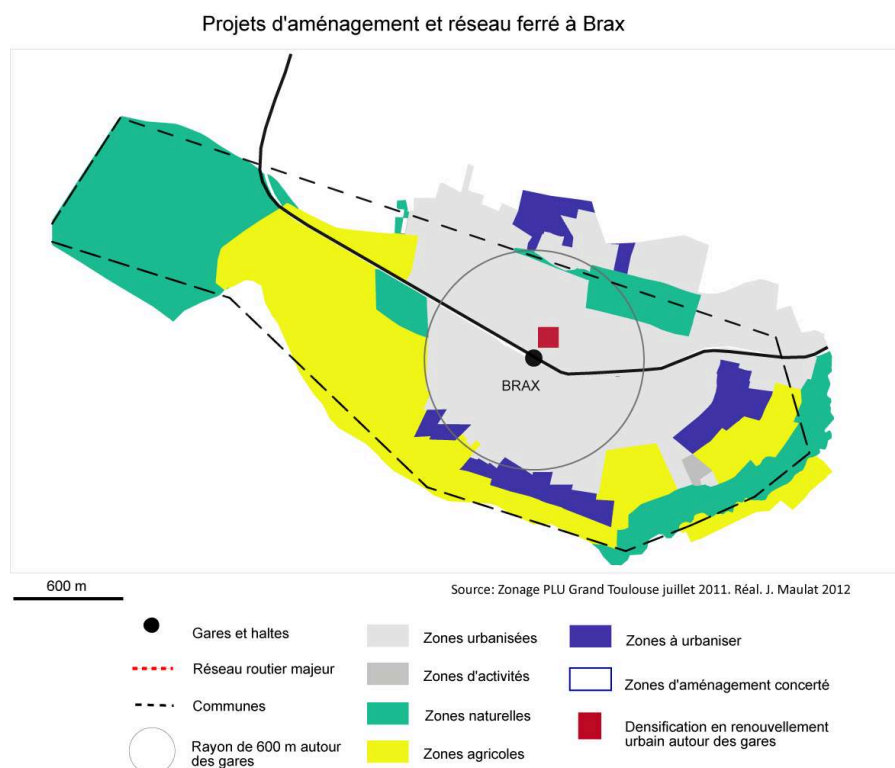


## B. Brax : contraintes locales et maturité périurbaine

- 22 Le cas de la commune de Brax se distingue du précédent. Cette commune compte environ 2400 habitants<sup>18</sup>, elle dispose d'un territoire communal étroit et sa densité nette est de 14 habitants et emplois par ha. Les entretiens avec les élus locaux ont mis en évidence une certaine convergence entre les intérêts de la commune et les orientations du SCOT sur le sujet de la densification urbaine. La commune est confrontée, comme d'autres, à la nécessité de construire du logement accessible aux

ménages modestes dans un contexte d'augmentation des prix des logements dans la périphérie ouest de l'agglomération toulousaine. Cela conduit la commune à impulser une dynamique de densification mesurée en renouvellement urbain (Plan masse dans le centre bourg) et en extension sur des terrains situés à proximité de la gare. La densification urbaine apparaît comme le résultat d'un compromis entre des ambitions (construire du logement social), des contraintes géographiques (petit territoire communal, tissu urbain pavillonnaire, présence d'un massif forestier irréductible) et financières<sup>19</sup> (Figure 6). Ce choix politique vise à répondre à une demande exprimée d'accès à des logements abordables dans une commune accessible en transports collectifs et à maintenir sur place la population jeune. Ces décisions provoquent des émois chez certains habitants n'hésitant pas à faire le rapprochement entre les quelques constructions à quatre étages sur la commune et les grands ensembles du Mirail au centre de Toulouse. A l'exception de ces quelques programmes ponctuels, la densification urbaine est principalement envisagée au fil de l'eau, en fonction des évolutions du tissu pavillonnaire, et de manière volontariste dès lors que l'offre ferroviaire sera améliorée et que l'intégration tarifaire réalisée. Cet exemple fait apparaître que la décision prise localement de densifier n'est liée directement ni aux préconisations du SCOT ni à la gare mais à la volonté de répondre à une demande de logement social dans un contexte de faibles disponibilités foncières.

Figure 6- Projets d'aménagement et réseau ferré à Brax



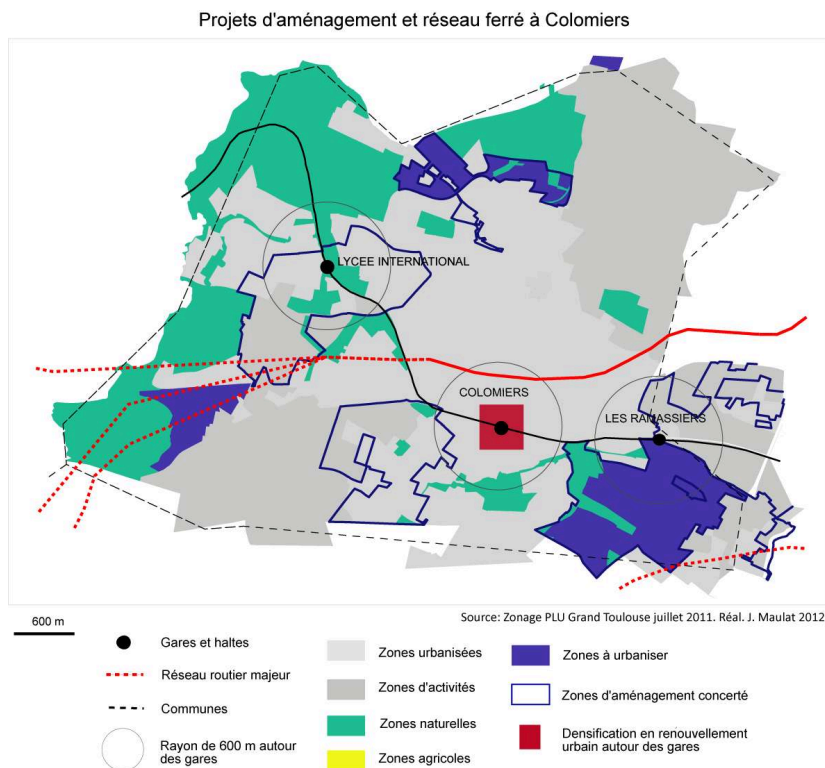
### C. Colomiers : volontarisme communal et renouvellement urbain

- 23 La commune de Colomiers fait face à des problématiques très différentes. C'est une commune limitrophe de Toulouse, fortement urbanisée et présentant peu de disponibilités foncières. Elle compte environ 33000 habitants<sup>20</sup> et une densité nette de

34 habitants et emplois par hectare. Le territoire communal a été pour l'essentiel structuré par un projet de ville nouvelle lancé au début des années 1960, en parallèle de l'opération du Mirail. Ce projet, piloté par la municipalité et élaboré par l'architecte Paul Viguier, a permis le développement du territoire de Colomiers sur le modèle des *new towns* anglaises via de grandes opérations publiques d'aménagement (Weidknet, 2006). L'objectif était, en prévision des impacts attendus du développement de l'industrie aéronautique, d'organiser un développement urbain cohérent et « à taille humaine », « une cité qui ne serait pas une simple ville dortoir, mais offrirait à côté des logements, équipements et emplois » (Marconis, 2010). Aujourd'hui, les trois gares de Colomiers bénéficient d'une desserte ferroviaire de qualité (par comparaison au reste des gares métropolitaines) mais inégale<sup>21</sup>. La commune développe des stratégies différentes sur ces trois quartiers de gare qui mettent en évidence les difficultés à adapter, à l'échelle locale, les orientations de la planification urbaine qui préconisent une densification en extension autour de la halte des Ramassiers et en renouvellement urbain autour des gares de Colomiers et de Colomiers-Lycée International (Figure 7).

- 24 En ce qui concerne le quartier de la gare de Colomiers, celui-ci fait l'objet de réflexion sur la densification urbaine par renouvellement urbain. Ce pôle multimodal<sup>22</sup> est confronté à des problèmes de stationnement importants. Il est situé dans un tissu urbain mixte déjà constitué qui fait actuellement l'objet d'une densification urbaine principalement menée par des acteurs privés. Face à ce constat, la municipalité cherche à reprendre la main sur ce processus de densification et à organiser la restructuration du quartier<sup>23</sup>. Afin d'anticiper et de maîtriser l'impact de ces évolutions sur le domaine public, la municipalité, dans le cadre de la révision de son PLU, prévoit de mettre en place sur le secteur de la gare une servitude de projet permettant de geler les évolutions urbaines dans l'attente de l'approbation d'un projet d'aménagement global. La municipalité souhaite ne pas laisser le privé piloter la densification urbaine, position qui semble liée à une tradition de maîtrise publique du développement de la ville.
- 25 La halte de Colomiers-Lycée International est aussi concernée par des objectifs en matière de renouvellement urbain. Mais, dans ce cas, le site apparaît à la commune comme peu propice à une densification urbaine dans la mesure où le niveau d'offre est insuffisant, où la halte n'est pas incluse dans la tarification intégrée et où le contexte autour de la gare (zone naturelle inconstructible) semble défavorable. Les acteurs locaux soulignent le décalage fort entre les préconisations du Scot qui s'imposent à la commune et la configuration urbaine du quartier de gare.

Figure 7- Projets d'aménagement et réseau ferré à Colomiers



### III. Interactions et congruences urbanisme-réseau ferré : entre résistance des territoires et déséquilibres du système de transport

- 26 L'étude de cas montre qu'il est difficile d'identifier les effets stricts du projet ferroviaire sur le territoire (Offner, 1993). Si la planification métropolitaine vise la cohérence entre l'aménagement urbain et les réseaux de transport collectif en incitant à une densification autour des gares, l'analyse des pratiques d'aménagement à l'échelle locale met en évidence la multiplicité et la complexité des formes d'articulations réseau-territoire. Plusieurs facteurs expliquent ces disparités : contexte urbain local, opportunités foncières, structure de l'offre de transport, histoire et stratégies politiques locales.

#### A. L'offre ferroviaire: un facteur parmi d'autres de structuration du territoire

- 27 Dans les territoires étudiés, l'amélioration de l'offre ferroviaire n'est pas, seule, le point de départ d'une réflexion sur l'aménagement urbain pour valoriser et optimiser cette offre de transport en cohérence avec les objectifs du Schéma de Cohérence territoriale.
- 28 Dans les quelques projets de densification identifiés à proximité du réseau, l'offre ferroviaire ne structure pas seule les choix pris en matière d'aménagement et la dynamique de densification urbaine observée sur le territoire n'est pas liée directement à l'amélioration de l'offre ferroviaire. Par exemple, si les deux ZAC des Ramassiers et de

Saint-Martin-du Touch sont présentées par de nombreux acteurs comme ce qui a justifié la création des nouvelles haltes, le contenu des projets ne dépend pas de la présence de haltes ferroviaires. Par exemple, la ZAC des Ramassiers a été ouverte en 2003, sur un terrain de 139 ha et prévoit l'accueil de 5000 habitants supplémentaires à proximité immédiate de la gare. Le choix de développer un projet urbain sur ce site est lié principalement à la proximité de la zone d'emploi d'Airbus, de la ville de Toulouse et, surtout, à la bonne desserte routière du site (rocade arc en ciel et RN 124). Si le contenu du projet correspond aux préconisations du Scot, la halte est une opportunité mais n'est pas l'élément structurant des partis pris en matière d'aménagement et la densification progressive de la ZAC est principalement liée à d'autres éléments du projet (création d'une école, bus en site propre)<sup>24</sup>. Autre exemple, les communes péri-centrales qui développent de petits programmes de logements collectifs cherchent surtout à répondre à une demande de logements accessibles aux populations modestes ou à de jeunes ménages originaires de ces communes. La décision de créer des opérations en densification n'est pas liée aux préconisations du SCOT mais à la volonté de maintenir sur place des populations, qui, si une offre de logement adaptée n'était proposée, seraient contraintes de s'orienter vers des communes plus accessibles. Or dans un contexte de prix du foncier élevé, le portage, par la commune ou l'intercommunalité, d'une opération de logements à caractère social impose d'optimiser le foncier, et du coup, d'augmenter la densité des constructions (Brax). Ainsi, les changements identifiés dans les stratégies locales ne semblent pas impulsés par un facteur « extraterritorial » qui serait l'amélioration de l'offre ferroviaire mais par des évolutions internes au territoire.

- 29 Dès lors, quelle est la place de l'offre ferroviaire pour les territoires ? Souvent, elle est identifiée principalement comme une fonctionnalité importante pour les territoires, qu'il faut garantir, améliorer et dont il faut organiser l'accessibilité. De nombreuses communes sont engagées dans des projets d'aménagement de pôles d'échanges, de parkings de rabattement, et les élus locaux revendiquent fréquemment une offre supérieure soit par une augmentation des fréquences, soit par la création d'une nouvelle halte, soit par l'intégration tarifaire. Un problème lié à la fonction transport de la gare comme un problème de saturation de parking et de débordement sur les espaces publics ou d'accès routier à la gare peut avoir des conséquences politiques importantes. Ce risque est souvent le déclencheur d'une réflexion sur l'insertion de la gare dans son territoire.
- 30 L'offre ferroviaire peut aussi être identifiée comme un support du développement urbain. En effet, sous l'effet des nouvelles préconisations du SCOT, les communes rurales et périurbaines non desservies en transport collectif voient leur développement limité. Dès lors, la présence d'une gare est utilisée par les élus locaux comme un levier de négociation avec le Syndicat Mixte du Scot (SMEAT) pour obtenir plus de droits à construire. Dans le cas étudié, par exemple, la commune rurale de Mérenvielle, incluse dans le SCOT dans le périmètre du « développement mesuré », est contrainte à un développement démographique limité<sup>25</sup>. Néanmoins, le fait d'avoir une gare a permis à cette commune rurale de revendiquer l'obtention de droits au développement supplémentaires, répartis entre les différentes communes concernées par la gare<sup>26</sup>.



## B. Le poids des héritages territoriaux et du contexte local : la résistance du terrain

- 31 Ainsi, si l'on constate des évolutions dans certaines stratégies d'aménagement locales, en faveur d'une densification autour des gares, l'émergence de projets dépend des configurations urbaines, des opportunités, et des contextes locaux. Ces éléments expliquent la diversité des formes de relations entre la ligne, les gares et les territoires (Figure 8).

Figure 8- Diversité des formes d'insertion urbaine des gares

Gares	Saint-Cyprien	Le Toec	Lardenne	Saint-Martin-du-Touch	Les Ramassiers	Colomiers	Colomiers Lycée International	Pibrac	Brax-Léguévin	Mérenvielle
Nom de la commune	Toulouse	Toulouse	Toulouse	Toulouse	Toulouse	Colomiers	Colomiers	Pibrac	Brax	Mérenvielle
Distance entre la gare et la mairie (en mètres)	2 304	3 381	3 682	2 970	1 855	1 041	1 745	713	114	1 140
Population communale en 2006	437715	437715	437715	437715	437715	32110	32110	7713	2373	457
Densité de population en 2006 (hab/km <sup>2</sup> )	36,52	36,52	36,52	36,52	36,52	15,27	15,27	2,95	5,36	0,47
% de la surface urbanisée dans un rayon d'1km autour de la gare	100,00%	100,00%	85,90%	69,80%	64,38%	99,20%	85,43%	29,88%	53,80%	0,00%
Estimation de la population dans un rayon de 1 km autour de la gare	14910	7813	4589	3648	3788	9100	7451	2772	2262	324

Source: Carroyage de la population Insee, Corine Land Cover, RFF, Insee RP 2006, Sit@adel 2. Traitement J. Maulat

- 32 Les caractéristiques morphologiques et fonctionnelles autour des gares peuvent favoriser ou limiter la mise en œuvre de projets de densification urbaine. Par exemple, les gares sont inégalement connectées au reste des territoires communaux et de la place de la gare dans le tissu urbain communal va dépendre, en partie, l'intérêt porté à ce territoire : dans un cas, il apparaît comme une « centralité », dans d'autres cas, il apparaît comme un pôle secondaire à l'écart des centralités communales. La densification urbaine n'apparaît alors pas systématiquement pertinente et d'autres options d'aménagement (rabattement) sont privilégiées. Les caractéristiques du tissu urbain à proximité des gares, les effets de coupure, les nuisances phoniques et visuelles et la forte circulation automobile liée au rabattement peuvent aussi générer des difficultés spécifiques au regard de l'urbanisation.
- 33 L'émergence de projets de densification urbaine autour des gares semble dépendre fortement du degré de facilité du projet : une densification en extension, sur des terrains vierges ou vacants, ou une densification en renouvellement urbain ou par la mobilisation de friches. Les disponibilités foncières et les possibilités autres d'extension urbaine sur le reste de la commune sont aussi plus ou moins favorables à l'émergence d'une réflexion sur la densification urbaine autour de la station et sur le renouvellement urbain.
- 34 Enfin, les projets dépendent aussi fortement des décideurs locaux. Les élus locaux, même dans le cas où la planification urbaine locale est transférée à l'intercommunalité, conservent des prérogatives importantes en matière d'aménagement et ne sont pas nécessairement favorables à la mise en œuvre de telles politiques sur leur territoire. Ils peuvent aussi, par exemple, être réticents à créer de nouvelles polarités urbaines concurrentes des centralités urbaines existantes, être attentifs aux réticences de leur électoralat et privilégier le « cadre » existant ou, au contraire, pousser à la densification urbaine pour répondre à un besoin de logements dans un contexte de pression foncière importante.



### C. Les déséquilibres de l'offre de transport : divergences et conflits autour du rôle du transport ferroviaire dans l'espace métropolitain

- 35 Le niveau et la structure de l'offre ferroviaire sur la ligne expliquent aussi la diversité des formes d'articulation réseau-territoire. En effet, si l'amélioration de l'offre sur la ligne Toulouse-Auch s'est traduite par une fréquentation accrue, satisfaisante pour les acteurs du transport impliqués dans le projet, des déséquilibres apparaissent dans le fonctionnement de l'axe (Figure 9). Les usagers se concentrent sur la gare de Colomiers, ce qui induit une pression accrue sur l'espace public (les parkings sont saturés) et a des conséquences sur l'exploitation (arrêt en gare prolongés). A l'inverse, les haltes des Ramassiers et de Saint-Martin-du-Touch sont moins fréquentées et les parkings sont inoccupés. Ces disparités s'expliquent par une offre différente, une intégration tarifaire incomplète, un niveau inégal d'intermodalité des gares et une concurrence des transports urbains dans la partie urbaine de la ligne. Finalement, si la présence de projets urbains intercommunaux conséquents a été présentée comme un des arguments justifiant le projet ferroviaire, la structure de l'offre ferroviaire reflète principalement la séparation institutionnelle des Autorités Organisatrices des Transports : l'offre est supérieure en gare de Lardenne (halte historique de la ligne) et inférieure sur les autres stations, financées par le SMTC, où, pourtant, la fréquentation est supérieure<sup>27</sup>.

Figure 9- Une attractivité ferroviaire des gares inégale

Gares	Saint-Cyprien	Le Toec	Lardenne	Saint-Martin-du-Touch	Les Ramassiers	Colomiers	Colomiers Lycée International	Fibrac	Brax-Léguevin	Mérenvielle
Niveau d'offre (Trains/JOB dans les deux sens)	60	53	72	53	53	68	39	39	39	29
Intégration tarifaire	oui	oui	oui	oui	oui	oui	non	non	non	non
Fréquentation en 2008	4368	228	237	404	154	3158	627	379	414	53
Indice de performance (fréquentation/offre)	73	4	3	8	3	46	16	10	11	2
Occupation des parkings	Sur-occupation	Aucun parking	Aucun parking	Sous-occupation	Sous-occupation	Sur-occupation	Aucun parking	Equilibre	Sur-occupation	Sous-occupation

Source: Région Midi Pyrénées, Etude MVA 2008. Traitement Juliette MAULAT

- 36 Mais le rééquilibrage du fonctionnement de la ligne paraît incertain. Si l'amélioration de l'offre ferroviaire et l'extension de la tarification intégrée sur cette ligne est souhaitée par les acteurs locaux et est identifiée comme une condition pour le développement de projets de densification urbaine autour de l'axe, celles-ci soulèvent des difficultés et des débats importants entre les acteurs des transports. Les acteurs du ferroviaire et des transports urbains ont une vision contradictoire de la fonction du réseau ferré, du fait d'impératifs politiques différents. D'un côté, le Plan de déplacement urbain en cours de révision envisage une densification des dessertes ferroviaires sur les segments urbains et périurbains de l'étoile ferroviaire et une extension de la tarification intégrée. La logique du SMTC est de valoriser les infrastructures existantes avant d'envisager le développement de nouvelles lignes. De l'autre côté, la Région Midi-Pyrénées, ne souhaite pas que le développement des dessertes urbaines et périurbaines pénalise le développement de l'offre sur le reste du territoire régional<sup>28</sup>, du fait des limites de capacité de l'infrastructure. Dans un territoire régional macrocéphale, la Région souhaite maîtriser le développement de l'offre TER spécifiquement périurbaine dans un souci de d'équilibre et d'accessibilité de l'ensemble du territoire. L'avis de la Région sur le Plan de Déplacement Urbain publié en avril 2011 est, à ce titre, explicite : « Même si l'agglomération toulousaine représente tant en terme de trafic qu'en terme de rayonnement, un poids important, la Région se

doit d'avoir une vision globale de son territoire et de ses enjeux. L'organisation des dessertes ferroviaires dans l'agglomération toulousaine ne doit pas nuire au système ferroviaire régional dans son ensemble » (Avis PDU Région). Cette position est partagée par de nombreuses Régions françaises « prises en tenaille entre un objectif d'équité territoriale (...) et le recentrement sur le ferroviaire (...) dont la recherche de l'efficacité conduit à privilégier les métropoles. » (Ollivier-Trigalo et al. 2007, p.76). Derrière cela, se posent des questions de financement. La réalisation de l'objectif de desserte au quart d'heure de l'ensemble de l'étoile ferroviaire nécessite des investissements importants qui peuvent difficilement être assumés par la Région seule, déjà engagée dans le Plan Rail.

## Conclusion – La cohérence urbanisme-réseau ferré à l'épreuve des territoires

- 37 Plusieurs conclusions intermédiaires émergent de cette étude de cas concernant la traduction locale des principes de cohérence urbanisme/réseau ferré. Au-delà du discours consensuel sur la pertinence des politiques de densification urbaine autour des stations de transport collectif, on perçoit que la mise en œuvre de ces principes est complexe. Si le manque de coordination institutionnelle est souvent présentée comme un des facteurs clefs expliquant la faible mise en cohérence des projets de transports et des projets urbains, l'étude de cas, montre que celle-ci dépend aussi des contextes locaux, des héritages territoriaux et du fonctionnement du système de transport.
- 38 Si l'on constate des évolutions dans les projets sur ce territoire en matière de polarisation du développement urbain, celles-ci ne sont pas liées directement au projet ferroviaire. Ce qui modifie, à la marge, la manière de concevoir le développement urbain, de faire la ville, semble interne à l'urbain et correspond à la congruence de plusieurs facteurs : diffusion de nouvelles normes en matière d'aménagement urbain, maturité démographique des espaces périurbains, opportunités foncières, nécessité d'optimiser des projets. Les stratégies d'aménagement évoluent pour répondre à un besoin de maîtrise et de structuration du développement urbain mais ne sont pas pensées pour favoriser l'usage du réseau ferré.
- 39 Ainsi, « l'inversion de paradigme de l'action publique » (Kaufmann et al., 2003) visible dans les lois SRU et Grenelle ne semble pas se traduire dans les pratiques. L'opposition entre une « territorialité aréolaire » (celle des lieux, des territoires) et une « territorialité réticulaire » (celle des réseaux, des axes, des nœuds) se maintiendrait (Dupuy 1991). Face à cela, l'Autorité organisatrice des transports urbains et l'Agence d'urbanisme de l'Agglomération toulousaine ont imaginé un outil, les contrats d'axe, pour mettre en cohérence, de manière pragmatique et par projets, urbanisme et transport. Pour le moment, aucun contrat n'a été signé dans l'agglomération toulousaine. Cependant, on peut se demander si ce nouveau dispositif de gouvernance permettra de proposer des solutions adaptées aux problèmes identifiés, en particulier pour les axes ferroviaires qui présentent des spécificités d'un point de vue fonctionnel, morphologique et de gouvernance.

---

## BIBLIOGRAPHIE

- Barone S., 2010, « Au-delà de la LOTI : Les transports collectifs périurbains entre réseaux et territoires », *Flux*, n° 79-80, pp. 112-123.
- Brès A. et Mariolle B., 2010, « Les figures d'une éco-mobilité périurbaine, entre intermodalité obligée et densité dispersée », Recherche PUCA, *La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable, ménager les territoires de vie des périurbains*, février 2010.
- Cervero R. et al., 2004, *Transit-oriented development in the United States*, Transportation Research Board, 534 p.
- Desjardins X. & Leroux B., 2007, « Les Schémas de cohérence territoriale: des recettes du développement durable au bricolage territorial », *Flux*, Métropolis, n°69, pp 6-20.
- Dupuy G., 1991, *L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*, Armand Colin, Paris, 198 p.
- Gallez C. et Maksim H.N, 2007, « À quoi sert la planification urbaine ? Regards croisés sur la planification urbanisme-transport à Strasbourg et à Genève », *Flux*, n° 69, vol.3, pp.49-62.
- Gallez C. et Kaufmann V. (dir.), 2010, *Mythes et pratiques de la cohérence urbanisme-transport. Regards croisés sur quatre agglomérations suisses et françaises*, Collections Rapports de recherche de l'INRETS, n°281, juin 2010.
- Guerrinha C., 2007, « Logiques urbanistiques et logiques de transports au sein d'une intercommunalité périurbaine. L'exemple de la construction territoriale du Pays Voironnais », *Flux*, n° 68, pp.62-74.
- Guerrinha C. et Thébert M., 2006, « La gestion des déplacements, outil d'affirmation politique des communes périurbaines. Une analyse des stratégies dans le bassin de Rennes », *Géocarrefour*, n°81, vol. 81/4, pp.299-309.
- Hamman P. et al., 2011, *Le tramway dans la ville: Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements*, PU Rennes, 287 p.
- Kaufmann V. et al., 2003, *Coordonner transports et urbanisme*, Lausanne, PPUR presses polytechniques, 236 p.
- Marconis R. et al., 2011, *Toulouse, Territoires du Tramway: Quand les transports repensent l'agglomération*, Toulouse, Privat, 140 p.
- Nessi H. et Delpirou A., 2009, « Les politiques de «développement urbain durable» face aux héritages territoriaux. Regards romains sur la coordination transport/urbanisme », *Flux* (Métropolis), n°75, pp. 69-79.
- Offner J.M., 1993, « Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, vol. 3, n°22, pp.233-242.
- Offner J.M., 2007, « Introduction », *Flux*, n° 69 , vol 3, p. 3.
- Ollivier-Trigalo M., 2009, « Politiques de transport: où en sont les Régions? Actions, doctrines et institutionnalisation », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n° 3, p.471-490.
- Weidkmet P., 2006, « Colomiers ville-neuve: une réalisation municipale sur le modèle des new towns anglaises », *Histoire urbaine*, Maison des Sciences de l'Homme, 2006/3 - n° 17, pp 109 à 128.

Wulforth G., L'hostis A. et Puccio B., 2007, « Urbanisme et transport dans les régions urbaines. Enjeux et perspectives d'un urbanisme orienté vers le rail », *Recherche - Transports - Sécurité*, n°24, vol.94, pp.11-26.

## NOTES

1. Le Rapport Keller sur la gare contemporaine (2009) a clairement affirmé l'enjeu que représentaient les gares en matière d'attractivité du transport ferroviaire et de développement urbain durable. Le GART, la FNAUT et la FNAU ont organisé en 2009 un colloque sur les Gares périurbaines, le Certu pilote un séminaire en 2011-2012 sur la valorisation foncière autour des gares TER. Des collectivités, Agences d'Urbanisme, CETE, DREAL mènent de nombreuses études d'opportunité ou de faisabilité sur l'urbanisation autour des gares et les étoiles ferroviaires.
2. Depuis 1975, la métropole toulousaine connaît une croissance démographique importante qui s'est traduit par un étalement urbain important articulé aux réseaux routiers. La densité de population en 2006 dans les corridors ferroviaires (3 km de part et d'autre des lignes ferroviaires) de l'aire urbaine toulousaine est deux fois inférieure à la densité constatée dans les corridors ferroviaires bordelais (Source : Insee, RP 2006, RFF, traitement J. Maulat). Ces résultats sont confortés par les résultats du dernier recensement et du nouveau découpage en aire urbaine (Insee, 2011).
3. Le projet qualifié strictement de « ligne C » ne concerne que les gares entre Arènes-Saint-Cyprien et Colomiers ; néanmoins, par extension, nous désignons par « ligne C » un ensemble d'investissements et d'aménagements qui ont permis la constitution d'une offre de transport « périurbaine » conséquente sur le segment Toulouse-l'Isle-Jourdain.
4. En complément de l'équipement en voies rapides (raccordement au périphérique, « fil d'Ariane » et « rocade Arc en ciel »).
6. Afin d'enrayer la dégradation de l'infrastructure ferroviaire en Midi-Pyrénées, la Région s'est engagée, avec les autres acteurs du ferroviaire (État, SNCF, RFF), dans un programme de renouvellement et de développement de l'infrastructure en complément du Contrat de Projet État-Région (Plan Rail de 820 Millions d'euros).
7. Si l'écart entre les titres de transport est compensé par le SMTC (sur le segment Saint-Cyprien-Colomiers), cela ne concerne pas la partie à la charge de l'Autorité Organisatrice.
8. Source Entretien ancien Président de Tisséo SMTC du 25 février 2011.
9. « C'étaient des investissements qui se faisaient, pour une fois préalablement à l'urbanisation périphérique. Les différentes instances ont été convaincues que c'était aussi une opportunité. Certes, c'est un investissement sans beaucoup de clientèle au départ parce que les terrains étaient en devenir ; mais, c'était l'opportunité d'avoir l'espace pour réaliser un parking de rabattement, aménager une petite halte de bus, concevoir un espace fonctionnel sans beaucoup de contraintes et avoir la garantie que cet espace allait prendre en compte en termes d'organisation urbaine et de densité, la présence de cette halte » (Directeur de la SEM Colomiers, entretien du 1<sup>er</sup> mars 2011).
10. A noter que la zone était déjà placée en Zone d'Aménagement Différée depuis 1974 par la mairie de Toulouse.
11. Source : entretien avec le chargé de projet à la SETOMIP du 2 mars 2011 et dossier de création et de réalisation de la ZAC.
12. « J'ai l'impression que c'est quelque chose qui à force d'être ressassé et le Scot, ça a été un processus long, qui a permis de faire de la pédagogie. On a l'impression que si on

interroge les élus sur quel est l'objectif fondamental du Scot ils vont parler de densité et de cohérence urbanisme/transport. C'est intégré dans leur logiciel politique » (Chargé de mission à la CU du grand Toulouse, entretien du 21 février 2011).

**13.** Le Président commun de Tisséo-SMTC et de la Communauté Urbaine est le maire de Toulouse, Pierre Cohen.

**14.** Insee, Recensement de Population 2008.

**15.** La densité nette correspond au rapport entre la somme des habitants et des emplois sur la commune et la surface urbanisée de la commune (Source: Recensement de population, INSEE 2006; Corine Land Cover).

**16.** La commune a aménagé un premier parking autour de la gare avant le lancement du système de subventions pour la construction de parking par la Région Midi-Pyrénées via les Contrats d'Agglomération en 2009.

**17.** ZAC de Mesplés (450 logements prévus) et Zone d'activité de l'Escalette.

**18.** Insee, Recensement de Population 2008.

**19.** « C'est vrai que depuis les dernières opérations qu'on a ouverte depuis 2003 on essaie de prendre en compte la question de la densification. On a fait des logements sociaux à côté de la mairie et donc on a commencé à densifier un peu. Les dernières ouvertures de zone que l'on a faites, on n'avait pas encore les chiffres du SCOT mais on est assez bien tombé : 40 logements/ha » (Entretien Maire de Brax 29 février 2011).

**20.** Insee, Recensement de Population 2008.

**21.** La gare de Colomiers est desservie au quart d'heure en heure de pointe. Les haltes des Ramassiers et de Colomiers Lycée International (non-intégrée à la tarification urbaine) à la demi-heure.

**22.** Le pôle de gare est conçu comme un pôle d'échange multimodal : convergence des lignes de bus urbains, système de transport à la demande, parking vélo.

**23.** Entretien avec la Directrice de l'urbanisme de Colomiers, 4 juillet 2011.

**24.** « La densification n'est pas tout à fait liée, malheureusement aux transports en commun, mais à d'autres éléments. Il y a des évolutions de programme qui ne sont pas limitées au logement. Il y a eu une décision à arrêter un futur équipement de 22 classes qui n'était pas tout à fait imaginé avec cette dimension là et petit à petit on s'est dit que si on réalise cet équipement de cette ampleur, il faut structurer autour de cet équipement une densité supérieure » (Directeur de la SEM de Colomiers, entretien du 1<sup>er</sup> mars 2011).

**25.** Le SCOT a fixé comme objectif que 80% de la croissance démographique se fera dans le périmètre de la ville intense et 20% dans le périmètre du développement mesuré.

**26.** Communauté de Communes de la Vallée de la Save.

**27.** « La Région considérait que la halte de Lardenne existait, qu'elle était à elle et du coup qu'on n'allait pas en faire une halte à Haute Qualité Environnementale. C'est à elle, il ne faut pas y toucher. On aurait voulu reporter la fréquence supérieure sur Lardenne, sur la halte de St-Martin-du-Touch et y faire arrêter quelques trains venant d'Auch. La Région s'est toujours opposée à cela, alors que l'urbanisation aujourd'hui est plus dense à Saint-Martin qu'à Lardenne » (Entretien, Ancien Vice-président SMTC, 25 février 2011).

**28.** « On est d'accord pour faire du ferroviaire, pour autant, on ne fera du ferroviaire dans l'agglomération que si ça reste compatible avec ce que l'on envisage de faire à l'extérieur » (Directeur du service transport de la Région Midi-Pyrénées, entretien du 22 mars 2011).

---

## RÉSUMÉS

Cet article présente les résultats d'une recherche en cours sur la mise en cohérence des politiques ferroviaires régionales et des politiques d'aménagement urbain. Il analyse le cas de l'axe ferroviaire ouest de la métropole toulousaine. Cet axe a fait l'objet récemment d'une amélioration significative de l'offre (projet « Ligne C ») et, en parallèle, le territoire de la ligne est concerné par un nouveau schéma de cohérence territoriale qui inclut des préconisations précises en matière de polarisation et de densification urbaine autour des transports collectifs. Ce double contexte se traduit-il par une modification des pratiques d'aménagement en lien avec le réseau ferré? L'enquête met en évidence une diversité de stratégies d'aménagement qui renvoient non seulement à des contextes locaux spécifiques mais aussi au fonctionnement du système de transport.

This paper presents the findings of an ongoing research about the coordination between railway transport and land use policies. This paper analyses the case study of a suburban railway line in Toulouse metropolitan area ("line C"). The services have been improved in 2003 and new stations have opened. Simultaneously, the new metropolitan plan promotes the development of more sustainable patterns of urban growth which favors the rail mode and the polarisation of urban development around railway stations. Does this new context have an impact on land-use railway transport interactions? How are planning recommendations performed at a local scale? The case study shows a diversity of local strategies that can be explained by the diversity of local urban context and the conception of the transport system.

## INDEX

**Mots-clés :** transport ferroviaire régional, gares, densification, planification métropolitaine, périurbain, Toulouse, regional railway transport projects, suburban areas, railway stations, densification, metropolitan planning, Toulouse

## AUTEUR

**JULIETTE MAULAT**

Doctorante. Université Paris 1, UMR Géo-Cités (Equipe CRIA). Réseau ferré de France