La Région Midi-Pyrénées : plus de dix ans de compétence ferroviaire

The Midi-Pyrénées Region: over ten years of railway competence

Jean-Pierre WOLFF
Université de Toulouse Jean Jaurès
wolff@univ-tlse2.fr

Résumé

La création de la région Occitanie, consécutive à la fusion des régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, est l'occasion de faire le bilan de la politique ferroviaire menée par le dernier président de Midi-Pyrénées, Martin Malvy, et personnifiée en grande partie par le *Plan Rail*. Pour cela, plusieurs éléments sont à retenir : la naissance des Régions au début des années 1980, la régionalisation ferroviaire et la création de l'autorité organisatrice des transports régionaux en 2002, le développement des services de transports régionaux, l'engagement de nombreuses actions pour le renforcement du ferroviaire et la forte augmentation des services ferroviaires renouvelés.

Dans cet article, il s'agit de voir comment la région Midi-Pyrénées a développé cette politique ferroviaire en s'arrêtant sur les acteurs principaux de la mise en place du *Plan Rail* et des mesures principales qu'il contient. Les contextes géographique, historique, socio-économique et politique sont rappelés pour comprendre ce qui est spécifique dans le *Plan Rail* par rapport aux autres politiques ferroviaires régionales conduites à la même époque en France. Même si le *Plan Rail* n'a pas répondu à toutes les attentes de certains territoires, il a permis de sauver des lignes secondaires, condamnées à court terme, grâce à l'engagement très fort du président de la Région. Pour la région Occitanie, il constitue une référence en matière de volonté politique de défense et de développement du ferroviaire par rapport à la politique défaitiste de la SNCF et d'une grande partie de la classe politique, obnubilée par des économies remettant en cause tous les engagements en faveur de la protection de l'environnement et du maintien des services ferroviaires dans les territoires les plus déshérités.

Mots-clefs : Plan Rail, politiques publiques ferroviaires, défense du rail, modernisation et renouvellement des infrastructures, territoires de faible densité.

Abstract

The merger of former Languedoc-Roussillon and Midi-Pyrénées regions into the Occitanie is an opportunity to take stock of the railway policy lead by the last Midi-Pyrénées president, Martin Malvy that was embodied mostly by the *Plan Rail.* To do so, several elements are to keep in mind : the birth of the regions in the early 80's, railway regionalization and the creation of regional transport authorities in 2002, the development of regional transport services and the commitment of numerous moves to strengthen regional railway and to improve renewed railway services.

This article aims to understand how Midi-Pyrénées developed this railway policy by focusing on the main players of the establishment of the *Plan Rail* and on the mains measures of it. The geographical, historical, socio-economic and political context is recalled so as to to understand what is specific about the *Plan Rail* compared to the other railway policies carried out in other French regions at the same time. Even though the *Plan Rail* didn't meet all territories' expectations, it allowed to save secondary railway lines that was meant to disappear in the short term, thanks to the strong commitment of the president of the Region. For Occitanie, it is all about political will on the railway protection and development, that wasn't consider at all by the defeatist policy of SNCF. But mainly also because of the political class that is obsessed by savings questioning all the commitments in favor of environmental protection and the maintenance of certain railway services in remote areas.

Keywords : *Plan Rail,* public railway policies, railway protection, modernization and renewal of infrastructures, low density territories

En France, la grande vitesse fascine ! A l'inverse, le transport ferroviaire régional suscite beaucoup moins d'intérêt.[1]

INTRODUCTION

Avec la réforme territoriale[2] réduisant d'une façon importante le nombre des régions par la fusion de plusieurs d'entre elles à partir du 1er janvier 2016, le paysage ferroviaire régional s'en trouve fortement impacté. La compétence « transports ferroviaires », mesure phare de la régionalisation ferroviaire de 2002, a été l'une des principales politiques publiques des régions qui ont massivement pris en charge le ferroviaire laissé en déshérence depuis plusieurs décennies par la *SNCF* et l'Etat. La fusion régionale impose la construction d'une nouvelle politique ferroviaire à une échelle territoriale beaucoup plus large et cela à un moment sensible consécutif à un nouveau désengagement massif de l'Etat et de la *SNCF* au profit du transport routier de voyageurs. Malgré les enjeux environnementaux affichés haut et fort[3], le train apparaît non plus comme une priorité sociétale, mais plutôt comme un boulet budgétaire. Avant le lancement de la politique ferroviaire de la région Occitanie, il est intéressant de faire un bilan de la régionalisation ferroviaire en Midi-Pyrénées[4]. Les deux anciennes régions – Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées – défendaient deux politiques ferroviaires bien distinctes, tant en enjeux d'aménagement des territoires qu'en engagements socio-économiques. L'une s'est déployée sur l'axe littoral, d'Avignon/Nîmes à Perpignan/Port-Bou, l'autre, irriguant des territoires de faible densité, est centrée sur Toulouse. La Région Midi-Pyrénées, autorité organisatrice des transports régionaux depuis le 1er janvier 2002, a totalement investi dès le départ cette compétence en matière de transports ferroviaires, en mobilisant des moyens de plus en plus importants. Entre la fin de la *Compagnie du Midi* en 1937 et la mise en place du *Plan Rail* (2007-2013) par Martin Malvy, président de la Région Midi-Pyrénées (1998-2016), trois-quarts de siècle se sont écoulés et ont vu se succéder bien des vicissitudes qui auraient pu conduire à la disparition du transport ferroviaire sur la quasi-totalité des lignes secondaires de la région.

I – MIDI-PYRENEES, UN RESEAU FERROVIAIRE MARQUE PAR DES INCERTITUDES IMPORTANTES

1- L'évolution du réseau ferroviaire

Avant d'aborder la politique ferroviaire de la région Midi-Pyrénées qui a connu avec la régionalisation ferroviaire une accélération comme dans la plupart des autres régions à la même époque, il est important de présenter rapidement le réseau et les contraintes qui le menaçaient et qui, pour certaines, pèsent toujours sur lui en 2017. Il n'y a pas que le relief qui explique le développement et le devenir d'un réseau ferroviaire, l'histoire économique, démographique et politique compte beaucoup dans sa constitution et dans ses évolutions. Le tissu ferroviaire régional midi-pyrénéen s'est formé essentiellement entre 1850 et 1900 pour les principales lignes, à l'initiative essentiellement de la *Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne*, désignée communément sous l'intitulé *Compagnie du Midi*. Cette société, créée en 1852, a desservi Toulouse sur l'axe majeur Bordeaux-Cette, achevé en 1857. À partir de cette ville, les lignes construites se dirigent vers les Pyrénées au

[1] Laurent Guihéry et Marc Perez, 1998, *Régionalisation du transport ferroviaire régional de voyageurs. L'intrusion des problématiques fédérales dans l'économie des transports - une perspective franco-allemande*, les Cahiers Scientifiques du Transport, n°33, pp. 147-180.
Cette citation contextualise la vision portée tant par les pouvoirs publics que par les agents économiques au sujet du transport ferroviaire en France dans les années 1980 et 1990. La grande vitesse ferroviaire faisait l'objet d'un véritable culte des verts à la droite en passant par la gauche ; par contre le reste du réseau, pour certains, était plus ou moins oublié. Le renversement de perspective est saisissant en une trentaine d'années !

[2] Loi du 7 août 2015, portant sur la *Nouvelle organisation territoriale de la République,* dite NOTRe.

[3] La Conférence de Paris sur le climat dite COP 21 en décembre 2015.

[4] Les États généraux du rail et de l'intermodalité qui se sont déroulés d'avril à juillet 2016 à travers une réunion publique dans toutes les préfectures et sous-préfectures de la nouvelle région Occitanie en n'oubliant pas d'y ajouter l'ancien nœud ferroviaire de Capdenac.

sud et le Massif Central au nord. Toulouse se trouve à la tête d'un réseau en étoile et très peu de lignes ne rejoignent pas la capitale régionale : Brive - Rodez - Séverac-Le-Château, Séverac-Le-Château - Millau - Béziers. Le *Plan Freycinet*[5] a renforcé le maillage des zones rurales, en permettant de désenclaver aussi bien des vallées pyrénéennes que des plaines et des plateaux. Mais, à partir des années 1930, cette suprématie du fer dans les transports, est petit à petit remise en question, comme partout ailleurs. Dans un premier temps, les réseaux d'intérêt local, la plupart du temps à voie métrique et repris par les départements, comme celui de la *Compagnie des chemins de fer du Sud-Ouest,* laissent à partir des années 1940, la place à des lignes d'autocar ; puis dans un second temps, plusieurs lignes à voie normale et intégrées dans le nouveau réseau de la *SNCF* en 1938, connaissent le même sort.

C'est surtout après la Seconde Guerre mondiale, comme dans les autres régions françaises, touchées par un recul démographique et industriel, que cette politique de fermeture se décline en plusieurs vagues[6]. Pour beaucoup de lignes secondaires, les dernières interventions lourdes de maintenance remontaient aux années 1950, la SNCF n'investissant plus sur ces voies ferrées condamnées. Par exemple, plusieurs lignes secondaires, et cela jusqu'au *Plan Rail* du début du XXIe siècle, étaient toujours équipées de rails à double champignon dont les coussinets métalliques bloquant la rail sur son support pouvaient se casser et ainsi le fragiliser. Pour limiter ces risques en matière de sécurité, depuis quelques décennies, la *SNCF* baissait les vitesses de circulation, impactant les temps de parcours. En Midi-Pyrénées, cette situation a souvent prévalu jusqu'à une période récente pour toutes les lignes à l'exception de la magistrale *Grand Sud*, Bordeaux - Toulouse - Narbonne - Marseille, et des relations d'une part vers Paris *via* Limoges et d'autre part vers le Pays Basque *via* Pau. Pourtant ce réseau ferroviaire avait profité d'une innovation technologique considérable, à savoir l'électrification dans les années 1920, en utilisant en particulier les ressources hydrauliques du massif pyrénéen, permettant d'électrifier toutes les lignes pyrénéennes, avant de se lancer dans l'électrification de celles menant à Bordeaux et à Toulouse[7]. Par contre, les lignes secondaires autour de Toulouse n'eurent pas le temps d'être électrifiées avant la disparition du *Midi*. La filiale de la *Compagnie du Midi*, la *Société hydro-électrique du Midi* (SHEM) construisit plusieurs retenues et usines hydroélectriques pour la modernisation du réseau[8]. Mais cette électrification eut lieu bien souvent au moindre coût, limitant par la suite les possibilités techniques de ces lignes électrifiées. Actuellement, la vitesse du matériel moderne circulant dans la vallée de l'Ariège, consommant beaucoup plus d'électricité que l'ancien, a vu baisser sa vitesse commerciale car les installations électriques datant de l'époque du *Midi,* ne sont pas suffisantes pour couvrir les puissances appelées.

2- Les caractéristiques géographiques et socio-démographiques

À la veille de nouvelles menaces pesant sur le réseau régional occitan[9] et malgré le lancement des *Etats généraux du rail et de l'intermodalité* en 2016[10], par la nouvelle région Occitanie, il est important de rappeler le dépeçage réalisé jusqu'à la fin des années 1970. Depuis 1966, 700 kilomètres ont été retranchés, dont 92 électrifiés. Mais en remontant aux premières fermetures dans les années 1930, ce sont au total 37 lignes (voies métriques et voies normales) et plus de 1 300 kilomètres de voies ferrées qui ont été fermés dans les territoires qui formeront Midi-Pyrénées.

[5] Le Plan Freycinet voulait irriguer l'ensemble des régions rurales, avec la construction de 181 lignes d'intérêt local totalisant 8 848 kilomètres en 1879.
[6] Brassart P. et Cariés F., 2009, *La grande aventure du train en Midi-Pyrénées*, Michel Lafon, Neuilly-sur-Seine, 135 p.
[7] Lehr A., 1934, *L'électrification des Chemins de fer du Midi, Revue de géographie des Pyrénées et du Sud-Ouest*, volume 5, n°4, pp. 365-378.
[8] Lehr A., 1934, *L'électrification des Chemins de fer du Midi, Revue de géographie des Pyrénées et du Sud-Ouest*, volume 5, n°4, pp. 365-378.
[9] Plusieurs lignes sont menacées de fermeture : Rodez - Séverac-le-Château, Limoux - Quillan, La Bastide-Saint-Laurent - Le-Monastier, la ligne du train de Cerdagne ainsi que celle du Cévenol au-delà d'Alès, et enfin celle des Causses à partir de Bédarieux.
[10] Occitanie, 2016, *Le rail et l'intermodalité dans votre région, 10 chantiers pour demain*, Toulouse, 79 p.

Ce territoire encore fortement agricole et rural jusqu'au milieu du XXè siècle et aux rares poches industrielles en déclin, a cessé d'alimenter différentes lignes au profil souvent difficile, limitant la vitesse commerciale des trains. En effet, le réseau a dû composer avec une grande variété topographique. Le sud de la région est fermé par la chaîne pyrénéenne, le nord et l'est par les marches du Massif Central. Les principaux cours d'eau – Garonne, Aveyron, Tarn, Lot et Dordogne – sont orientés vers le Bassin aquitain, évitant sauf pour la Garonne, la desserte « naturelle » et facile de Toulouse. Les autres lignes rejoignant directement la cité rose, franchissent des interfluves certes très peu élevés, mais qui imposent des profils sinueux, obérant les vitesses commerciales. Même si les conditions topographiques ne sont pas très contraignantes, à l'exception des vallées pyrénéennes, il n'en demeure pas moins que la combinaison entre la présence de territoires plus ou moins accidentés et peu peuplés, explique en partie le désintérêt notoire de la *SNCF* pour ce réseau. Sans évoquer l'âpreté des rampes pyrénéennes dans la Haute vallée de l'Ariège, avec une section à 41%, n'oublions pas que d'autres lignes moins difficiles comme Rodez - Séverac[11] ou Tessonnières - Brive, avaient perdu toute « utilité » pour la *SNCF* et ne pouvaient que fermer. La ligne dite de l'Ariège, de Toulouse à La-Tour-de-Carol-Entveigt, dans les années 1960 et jusqu'en 1972, avant les grandes opérations d'abandon de lignes, de fermetures des gares et de suppression de personnel, comptait de nombreuses haltes/gares qui étaient ouvertes au service commercial et disposaient encore de cheminots : Pinsaguel, Saint-Paul-Saint-Antoine, Ussat-les-Bains, Mercus-Garrabet, Mongaillard, Miremont, Vèbre, Le Castelet. Actuellement, cette ligne longue de 163 kilomètres ne compte plus qu'une vingtaine de gares/haltes et un seul train aller-retour de nuit en relation avec Paris. Ce constat pourrait être dressé pour de très nombreuses lignes. Au début des années 2000, la situation du réseau secondaire se trouvait dans une posture de plus en plus délicate, non seulement dans les zones géographiques accidentées mais aussi dans les autres, comme Auch - Toulouse ou Albi - Toulouse.

Sur le plan démographique, les départements constituant ce qui allait devenir la région Midi-Pyrénées, ont connu jusqu'à une époque récente, à l'exception de la Haute-Garonne, une baisse de leur population. Les processus multiples de déruralisation, avec la disparition d'une polyculture traditionnelle et l'arrêt des activités industrielles et minières, ont touché de nombreux bassins de vie. Plusieurs territoires de cette région appartiennent à la diagonale du vide qui, de la Lorraine au cœur des Pyrénées, affecte toujours des secteurs géographiques importants. Néanmoins, cette région enregistre une croissance démographique forte (+31,9 % entre 1968 et 2010, avec un taux annuel de 1,2 % entre 1999 et 2010), tirée par le développement de Toulouse. Comme dans d'autres régions, le déséquilibre démographique s'accentue entre l'agglomération toulousaine, concentrant 43 % de la population régionale en 2015, et le reste de Midi-Pyrénées dont plusieurs territoires ruraux ont des densités très faibles (Fig.1). À l'échelle départementale, en 2015, l'Aveyron, le Lot, l'Ariège et le Gers ne dépassent pas 33 hab./km^2, et pourtant les deux derniers départements profitent largement de l'étalement de la métropole toulousaine ! Deux autres franchissent les 60 hab./km^2 : le Tarn et le Tarn-et-Garonne, loin derrière la Haute-Garonne avec 202 hab./km^2.

La densité moyenne de la région avec 65 hab./km^2 en 2015 est médiocre par rapport à d'autres régions comme le Nord-Pas-de-Calais (325 hab./km^2), l'Alsace (224 hab./km^2), Provence-Alpes-Côte-d'Azur (157 hab./km^2) ou Rhône-Alpes (144 hab./km^2). Mais cette faiblesse démographique de Midi-Pyrénées occulte des disparités spatiales considérables, qui pèsent lourdement sur le maintien des services publics, en particulier le transport ferroviaire, dans certaines zones. C'est dans les espaces de faible densité que les lignes ferroviaires ont été massivement fermées avant les années 1980 et, si aujourd'hui elles subsistent, ce n'est que par la volonté du Conseil régional contre l'avis de la *SNCF* et de *RFF*. Pour les populations de plusieurs poches de l'Ariège et des Hautes-Pyrénées, le temps

[11] La ligne Rodez - Séverac, longue de 45 km, a été fermée par la SNCF en 1987, sous la Présidence de Dominique Baudis ; après l'élection de Marc Censi, élu aveyronnais, comme Président, la Région en créant une relation ferroviaire Toulouse - Millau a imposé sa réouverture en 1989, néanmoins des menaces de fermeture continuent de peser sur elle.

d'accès à une gare en voiture est supérieur à une heure, et pour des zones de l'Aveyron, du Gers, du Lot et du Tarn, il faut compter entre une demi-heure et une heure. Dans ces secteurs, le train du quotidien n'est pas au rendez-vous, pénalisant les populations de ces territoires qui cumulent d'autres handicaps. En 2015, la plus grande région de France avec 45 348 km^2, ne compte plus que 1 640 km de voies ferrées, dont 1 450 km sont réservés aux seuls services voyageurs, quelques lignes sont dédiées au fret (Castelsarrasin - Beaumont-de-Lomagne ou Agen - Auch), d'autres ne sont plus du tout utilisées (Cahors - Capdenac, Albi - Saint-Juéry ou Castelnaudary - Revel). Ce réseau se compose de lignes sur lesquelles circulent encore quelques relations nationales et d'autres uniquement réservées au trafic régional. Enfin sur le plan technique, 47 % du réseau est électrifié et 28 % est à double voie. L'absence de la double voie sur plusieurs lignes convergeant vers Toulouse est un frein à une augmentation du nombre de trains et à la demande des usagers périmétropolitains.

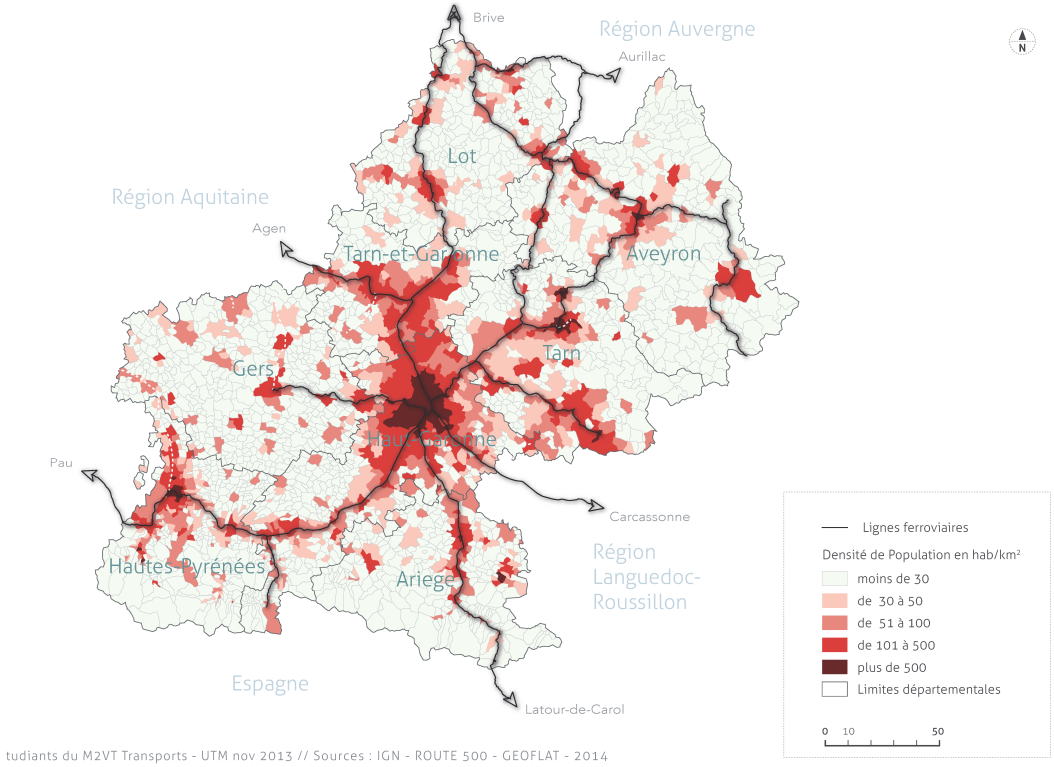

Fig.1 - Répartition et densité de la population en Midi-Pyrénées

Le réseau ferroviaire des années 1980 est une pâle copie de celui de la fin du XIX^{è} et du premier quart du XX^{è} siècle[12]. L'automobile a vite pris le relais et marque fortement les perceptions et les pratiques des populations dans des territoires de faible densité. Lorsque, sur certaines sections de la ligne Montréjeau - Luchon, la vitesse descendait jusqu'à la caricature de 10 km/heure, il est évident que le rail était totalement discrédité par rapport à la route, entraînant son abandon par une grande partie de la clientèle et favorisant sa fermeture ou la suspension de circulation ferroviaire, ce qui advint en décembre 2014 pour cette relation ferroviaire. Nous pouvons distinguer des territoires desservis et d'autres qui se sont réenclavés en termes d'accessibilité et de dessertes ferroviaires (Fig.2).

[12] Marconis R., 1986, *Midi-Pyrénées, XIX°-XX° siècles, transports-espace-société*, Éditions Milan, Toulouse, 2 vol. 860 et 400 p.

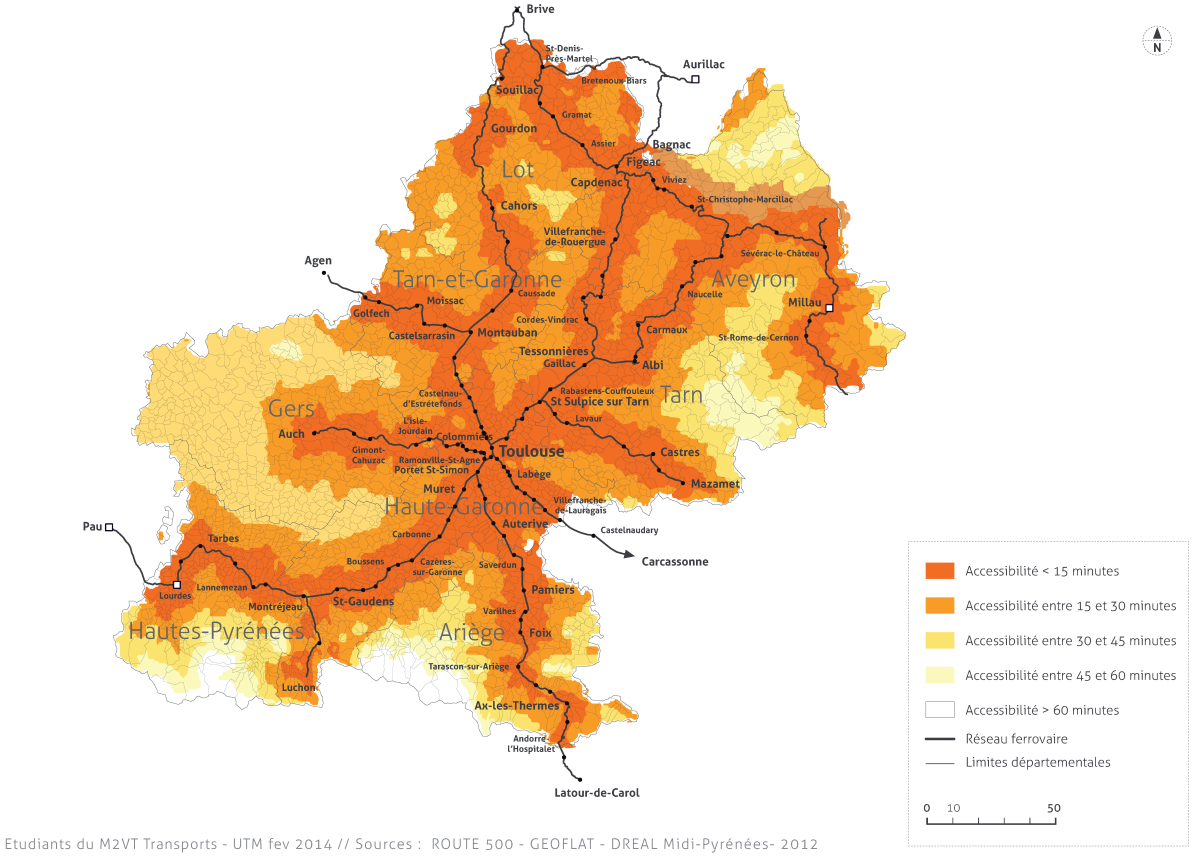

Fig.2 - Isochrone d'accessibilité des gares de Midi-Pyrénées en voiture

3- Un réseau ferroviaire en bout de course

Le bilan que nous pouvons dresser du réseau ferré secondaire au début du 3è millénaire est sans appel. Les infrastructures peu ou pas entretenues sont vieillissantes et en très mauvais état, d'autant plus qu'elles cumulent deux handicaps, à savoir des défauts originels liés à leur construction à l'économie et la desserte de nombreux territoires peu dynamiques. La modernisation continue du réseau routier, en assurant le maillage entre les principales villes moyennes et Toulouse par la construction d'axes autoroutiers et de voies express, concurrence de plein fouet les lignes ferroviaires régionales. Dans la métropole toulousaine, l'étoile ferroviaire est largement sous-utilisée pour des raisons techniques (lignes à voie unique, vieillissement des installations de sécurité, éloignement des haltes des zones urbanisées) et, même sur les axes nationaux à double voie et disposant de nombreux sillons libres, les choix politiques privilégiant le réseau routier et l'étalement urbain se détournent de ce potentiel avec la complicité bienveillante de la *SNCF*. La situation pourrait s'améliorer si l'opérateur historique et les autres acteurs comme l'Etat et Toulouse Métropole jouaient leur rôle, en portant un projet global de transport et de mobilité en partenariat avec la Région pour utiliser les ressources offertes de cette étoile ferroviaire. Depuis les années 1980 et surtout 2000, la Région a procédé, en particulier sur les lignes où ne circulent plus que des TER, à des améliorations importantes avec le renouvellement de l'infrastructure, du matériel roulant et de l'offre ferroviaire. Mais avant ce fort investissement régional, ce réseau secondaire s'enfonçait dans une situation critique.

II – LES ACTEURS DU RENOUVEAU FERROVIAIRE MIDI-PYRENEEN

1- L'engagement du président

Même s'il s'agit de dresser un bilan de l'ère Malvy en matière ferroviaire, il est important de rappeler quelques éléments qui permettront de mettre en avant cet investissement croissant en implication ferroviaire et volontarisme politique. Les lois de décentralisation votées en 1981 et promulguées en 1982 établissent la Région comme nouvelle collectivité territoriale qui prendra petit à petit ses marques. Les services sont dans un premier temps totalement squelettiques. Dans ce contexte-là, Alain Savary, premier président socialiste de la région (1973-1981), ne pouvant pas embaucher de personnel propre et se rendant compte que la nouvelle institution n'a aucune culture scientifique et technique en matière de transports, va favoriser l'émergence d'ITER, société coopérative d'études en transports créée en 1978. Pendant les premières années, cette coopérative travaille quasi-exclusivement pour la région Midi-Pyrénées et permet l'émergence d'une première expertise ferroviaire. Plus tard, plusieurs de ses chargés d'études seront recrutés par la région, sous les présidences d'Alex Raymond (socialiste, 1981-1986), de Dominique Baudis (UDF, 1986-1988), de Marc Censi (UDF, 1988-1998) et enfin de Martin Malvy (socialiste, 1998-2016). La Région, en créant la Direction Infrastructures Transports (DIT) en 2001, muscle ses services et commence à acquérir cette expertise ferroviaire, laquelle ne fera que se renforcer par la suite.

Depuis le premier Schéma régional des transports de 1981 jusqu'au *Plan Rail*, l'engagement encore timide dans une politique régionale balbutiante des transports sous les différents mandats des premiers présidents socialistes et de centre-droit, connaît une très forte montée en puissance avec l'élection de Martin Malvy. C'est sans aucun doute sous sa présidence que la mutation la plus importante de cette politique ferroviaire régionale est observée, sous l'effet de deux éléments importants. Le premier est tributaire de la mise en place de la régionalisation en 2002 portée par la vision et l'action volontariste d'Adrien Zeller (1940-2009)[13] et de Hubert Haenel (1942-2015)[14] et le second est propre à l'engagement bien trempé du président Martin Malvy pour la question ferroviaire comme élément de structuration territoriale et de développement socio-économique. Sans l'établissement de la régionalisation ferroviaire, la politique ferroviaire ne se serait pas développée avec cette ampleur. L'engagement du président Malvy, au même titre que ceux de Bernard Soulage[15] en Rhône-Alpes, de Daniel Percheron[16] en Nord-Pas-de-Calais ou de Jacques Auxiette[17] en Pays de la Loire, a été déterminant dans la remise à niveau du réseau ferroviaire midi-pyrénéen et cela pour trois raisons.

La première raison, essentielle pour comprendre son engagement dans le ferroviaire, est liée à son ancrage politique dans le nord de la région, plus précisément à Figeac dans le Lot, à proximité de l'Auvergne et du Limousin. C'est un homme des Marches midi-pyrénéennes adossées aux contreforts du Massif Central. Les réalités géographiques se font d'autant plus ressentir en hiver que les aléas météorologiques s'ajoutent à ceux de la distance par rapport à la capitale régionale (163 kilomètres par la route). Martin Malvy, sans négliger le développement de Toulouse, s'est toujours soucié d'améliorer la situation des territoires

[13] Adrien Zeller a été président de la Région Alsace de 1996 jusqu'à sa mort en 2009. Il a soutenu la régionalisation ferroviaire en s'appuyant sur le modèle allemand et il fut administrateur de RFF. Zeller A. & Stussi P., 2002, *La France enfin forte de ses régions. Glossaire engagé de la décentralisation*, Gualino, Paris.

[14] Hubert Haenel a été vice-président de la Région Alsace de 1992 à 2010, président de la commission des Transports, des Grands équipements et de la Prospective territoriale du conseil régional d'Alsace de 1998 à 2010, Initiateur de l'expérimentation de la régionalisation des transports ferroviaires et administrateur de la SNCF de 1996 à 2010. Haenel H., 2011, *Régionalisation ferroviaire : les clés d'un succès*, La Vie du Rail, 2011 (entretien avec Eve-Marie Zizza-Lalu).

[15] Bernard Soulage fut 1er Vice-président de la Région Rhône-Alpes chargé des Transports-Déplacements-Infrastructures de 2004 à 2010.

[16] Daniel Percheron fut président de la Région Nord-Pas-de-Calais de 2001 à 2015.

[17] Jacques Auxiette fut président de la Région Pays de la Loire de 2004 à 2015.

ruraux dont certains présentent de grandes fragilités socio-économiques et, pour cela, une desserte routière et/ou ferroviaire est une condition *sine qua none* pour atténuer les fortes disparités territoriales, contre lesquelles il s'est toujours élevé.

La seconde cause repose sur la double efficience d'un réseau ferroviaire par rapport à un réseau routier. Depuis que les régions sont devenues autorités organisatrices des transports ferroviaires en 2002, elles se rendent compte que le train peut redevenir un outil d'aménagement et de développement des territoires [18] mais surtout qu'il est devenu l'instrument d'identification, non seulement le plus emblématique mais aussi le plus efficace, de la politique régionale, par rapport aux autres champs de compétence comme les lycées ou la formation professionnelle. Cette perception du ferroviaire mise en valeur par les enjeux environnementaux affichés dans toutes les politiques publiques, a permis aux régions, souvent contre la volonté de la *SNCF* et surtout de *RFF*, de déployer rapidement une politique ferroviaire fortement inscrite dans cette affirmation du fait régional. Martin Malvy, comme Adrien Zeller ou Hubert Haenel, est en France un des hommes politiques qui a su le mieux pressentir ce que le ferroviaire pourrait apporter à la fois aux territoires et à la politique régionale. À ce titre, Martin Malvy qui a été président de la Commission « Infrastructures et Transports » de l'Association des Régions de France (ARF) de 2005 à 2010, a porté la parole des Régions durant plusieurs années sur des sujets très variés en matière ferroviaire. Cette fonction traduit cette implication très forte dans le rail qu'il a toujours affichée.

Enfin, une troisième raison, à ne pas négliger même si elle se place dans un cadre plus personnel que les deux précédentes, est à prendre en considération. Martin Malvy, à travers l'histoire familiale partagée entre Paris et le Lot, et entre Figeac et Toulouse, a été un usager régulier du train depuis son plus jeune âge. Pour l'homme politique, partagé entre ses charges nationales - député du Lot, secrétaire d'état et ministre - et ses responsabilités locales et régionale - maire de Figeac, président de l'agglomération et président de région -, le seul moyen de transport fut pendant longtemps pour lui, le train. Donc cette pratique, des années durant de ce mode de transport, lui a permis d'en connaître toutes ses qualités et toutes ses limites. Avec le retrait de la *SNCF* des relations secondaires, comme Brive - Rodez, desservant Figeac, puis de lignes structurantes comme Paris - Toulouse, irrigant le Lot, le président Malvy n'a eu de cesse de dénoncer cet abandon qui pénalisait les territoires éloignés de l'aéroport de Toulouse.

Tous ces éléments et en particulier leurs combinaisons entre eux ont fait du président de la Région Midi-Pyrénées, non seulement un connaisseur de la « chose ferroviaire » mais aussi un expert et un défenseur du train à une époque où les thuriféraires des systèmes autoroutier et aérien rêvaient d'enterrer le ferroviaire. Sans cette volonté politique, non seulement de défense du train mais surtout de saisir l'intérêt de le moderniser pour répondre à des usages multiples, il ne se serait jamais lancé dans ce qui restera de sa politique régionale comme une intuition, un pari et une réussite de grande ampleur, le *Plan Rail*.

2- Des acteurs engagés dans le sauvetage du réseau secondaire

Le président Malvy a eu aussi la chance de pouvoir s'appuyer sur deux vice-présidents communistes en charge des transports, Bernard Marquié (1998-2004) et Charles Marziani (2004-2015) qui ont toujours su maintenir le contact avec les cheminots particulièrement remontés devant les différentes réformes, restructurations ou remises en cause de leurs droits par la *SNCF*. Bernard Marquié, ancien cheminot, délégué *CGT* et par conséquent détenteur d'une grande connaissance interne de la complexité de la *SNCF*, a inlassablement défendu le rail, aux niveaux régional et national, en particulier le projet de la *LGV* Bordeaux - Toulouse. Charles Marziani a acquis cette culture ferroviaire pour poursuivre la politique initiée par son prédécesseur. Ces deux élus ont toujours soutenu la politique du président et se sont appuyés pour cela sur les compétences renforcées de la *DIT*, dont le personnel en

[18] Zembri P., 2004, *La planification des transports au niveau régional. Une lecture des évolutions de ces 25 dernières années,* CERTU, Paris, 198 p.

moins de deux décennies est passé de trois personnes à quasiment une quarantaine en 2015. Cette croissance des effectifs qui s'est faite par de nombreux recrutements de jeunes diplômés dans des branches aussi différentes que le transport, l'économie, l'aménagement du territoire ou les sciences de l'ingénieur, a dynamisé l'équipe technique.

Le contexte national a favorisé la mise en place de cette politique ferroviaire. En effet, cette régionalisation, avec au départ les interrogations liées à la mise en place des éléments de la convention entre la Région et la *SNCF*, fonctionnait d'autant mieux qu'il y avait des rapports directs de proximité entre d'une part Martin Malvy et Louis Gallois, président de la *SNCF* (1996-2006), originaire de Montauban et de sensibilité socialiste, et d'autre part entre Bernard Marquié, vice-président Transports de la région, et le ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement, Jean-Claude Gayssot (1997-2002)[19], tous deux anciens cheminots, syndicalistes à la *CGT* et membres du *PCF*. Au départ, Martin Malvy pour des raisons de majorité politique, a appelé Bernard Marquié auprès de lui, contre l'avis du directeur régional de la *SNCF* à Toulouse, affilé au *PS* et souvent en conflit avec la *CGT*. Après une période de cohabitation prudente, très vite les relations entre les deux hommes se sont toujours construites sur la confiance pour conduire une politique ferroviaire régionale portée et partagée par les deux élus[20].

La politique régionale en matière ferroviaire ne s'est pas mise en place par suite d'un coup de baguette magique ou par une décision du président de la Région. D'ailleurs, le titre d'une publication, *Midi-Pyrénées : une politique volontariste sujette à des incertitudes. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation territoriale* (Wolff, 2007)[21], montrait qu'à côté d'une volonté très forte, depuis quelques années, de s'investir dans ce nouveau champ de compétence, la Région tâtonnait pour faire des choix clairs et précis, d'autant plus qu'en face d'elle, la *SNCF* et *RFF* ne lui facilitaient pas la tâche. Avec du recul et en replaçant cette période dans la montée en puissance d'une expertise ferroviaire propre à la Région avec le renforcement de la *DIT*, un signal très fort pour sauver et moderniser le réseau ferroviaire était perçu. Mais en même temps, au niveau tant politique que technique, des tâtonnements inhérents à la prise en charge de cette nouvelle compétence complexe et extrêmement technique marquèrent cette période.

Martin Malvy, dès son élection comme Président du Conseil Régional en 1998, donna la priorité au transport ferroviaire, fer de lance et colonne vertébrale des politiques d'aménagement et de développement des territoires, qu'il entendait renforcer. C'est ainsi que le premier *Plan régional des transports* (2000-2006), s'appuyant sur le Contrat de Plan Etat-Région, affichait le développement du ferroviaire autour de trois axes : l'aménagement du territoire, l'environnement avec le report de la route vers rail, et l'action sociale. Les mesures vont s'enchaîner avec, en 2002, la régionalisation et la mise en place de nouvelles relations avec l'opérateur historique au service de la Région. La *DIT*, bras séculier du président Malvy, impose contre la volonté de la *SNCF*, ce qui est présenté en Midi-Pyrénées comme une véritable révolution, mais qui existait depuis plusieurs décennies en Suisse ou en Allemagne : le cadencement. Il est déployé sur les relations Auch - Toulouse en 2004 et Toulouse - Latour-de-Carol-Enveigt en 2005. Ces implications se traduisent par l'augmentation du nombre quotidien de TER, qui passe de 180 en 1998 à 341 en 2006, et par une croissance de 60 % du nombre d'usagers par jour ouvré. S'ajoutent à tout cela les conclusions de l'audit Rivier commandité à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne en 2006, annonçant la fermeture dans les 5 à 10 ans de plusieurs lignes secondaires, si rien n'était entrepris pour les réhabiliter. Cette expertise qui dénonce l'état d'abandon des lignes secondaires, tombe comme un couperet à la fin du premier *Plan régional des transports* et fera réagir la Région qui vient de prendre la responsabilité ferroviaire. Le second *Plan*

[19] Ministre du gouvernement Jospin (1997-2002) sous la période de cohabitation du mandat du Président Jacques Chirac (UMP).
[20] Interwiew de Bernard Marquié le 5 février 2013.
[21] Wolff J-P., *Midi-Pyrénées : une politique volontariste sujette à des incertitudes. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation territoriale*, in Ollivier-Trigalo M., (coordination scientifique), *Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation territoriale*, Les collections de l'INRETS, Paris, pp. 211-214.

régional des transports (2007-2013) fut celui de la renaissance ferroviaire dans la région. Le président, devant les enjeux et les engagements financiers mobilisés (820 millions €) par la Région, l'État et *RFF,* montre cette volonté de remettre à plat complètement le réseau régional en Midi-Pyrénées en décidant de lancer le *Plan Rail* (2007-2013). Il le fait en s'appuyant sur les « jeunes loups » de la *DIT* qui vont totalement s'investir dans cette mission considérée comme une chance inespérée sur le plan professionnel. Devant l'ampleur du chantier, même si l'expertise s'est consolidée en interne, la *DIT* se tourne vers des bureaux d'études et d'ingénierie ferroviaire indépendants et en particulier helvétiques, pour relever ce défi. L'annonce du *Plan Rail* fait l'objet d'un coup de tonnerre dans le monde ferroviaire et dans celui des régions. Son importance prend à rebours tous les observateurs de la chose ferroviaire et, en définitive, c'est la chance de Midi-Pyrénées de pouvoir à travers cet effet de surprise, mobiliser des financements considérables pour le renouvellement des infrastructures ferroviaires.

III – Bilan du *Plan Rail* et perspectives

1- Des tâtonnements de la politique ferroviaire régionale au *Plan Rail*

Même si des actions avaient été menées dans les années 1980 et 1990, en particulier sous la présidence de Marc Censi avec, en 1992, la création de l'association *Eurosud Transports* et la très forte implication d'Alain-Bernard Dassier, vice-président des transports (UDF), qui avait réussi à regrouper toutes les autorités organisatrices des transports autour du Conseil régional pour essayer de préserver, voire d'améliorer quelques services dits « secondaires », celles-ci, sans être négligeables dans le contexte du moment, précèdent une période très riche en éléments déterminants.

Deux événements importants se conjuguent, à savoir la régionalisation ferroviaire (2002) et la parenthèse *RFF* (1997-2015) dans l'histoire ferroviaire française, et coïncident avec les années Malvy (1998-2016). D'où l'opposition entre une « préhistoire de la régionalisation », dénuée de toute considération malveillante, et la régionalisation de 2012, qualifiée de renaissance du train de proximité. Dans cette « préhistoire », malgré les bonnes volontés de la Région et des institutions l'ayant précédée, la *SNCF* occupait une telle position dominante, qu'en définitive c'était surtout elle qui menait des actions pour l'institution et non l'inverse. Avec la mise en place de l'autorité organisatrice des transports régionaux, s'ouvre une nouvelle phase de rapports entre la *SNCF, RFF* et les Régions. Les conventions signées entre les partenaires ne changeront pas du jour au lendemain les relations existantes, mais petit à petit, grâce au renforcement de l'expertise régionale, les relations évoluent.

Avant de dresser un bilan, il faut rappeler la situation particulière de cette région en matière ferroviaire qui s'organise autour de l'étoile ferroviaire toulousaine et garder à l'esprit que sa métropole (1 100 000 hab.) est la seule de cette importance à n'être pas reliée par une ligne à grande vitesse à la capitale et à d'autres métropoles européennes et françaises. L'arrivée en 2017 des LGV, la première à Bordeaux (juillet) sur la façade atlantique et la seconde à Montpellier (décembre) sur le littoral méditerranéen, renforcera *de facto* non seulement cet éloignement mais encore plus ce ré-enclavement ferroviaire de la capitale régionale. Toulouse, en 2016, est à 5 heures et demie de Paris ; pourtant, dès les années 1970 avec le *Capitole*, Toulouse était à 5h56 de la capitale par la ligne classique passant par Orléans et Limoges. Pendant plusieurs décennies, Toulouse en tant que capitale européenne de l'aéronautique et de l'aérospatiale ne jurait que par l'avion et les autoroutes, expliquant en cela le retard ferroviaire considérable de cette métropole par rapport à toutes les autres en France. Martin Malvy a relevé ce défi de la grande vitesse ferroviaire avec sans doute plus d'énergie et de volontarisme que les différents maires de Toulouse qui se sont succédé depuis le début des années 2000. Retenons cet engagement important en faveur du rail en 2014 : sur un budget global de la région Midi-Pyrénées de 1,188 milliard €, 304,9 millions sont consacrés aux transports, soit 25,6 % de ce budget. C'est un soutien

conséquent en faveur des transports ferroviaires, qui se décompose en 138,4 millions € en investissement et en 166,7 millions € en fonctionnement.

Favoriser l'utilisation du train, c'est le rendre plus attractif en termes de fréquence, d'amplitude, de cadencement, de confort, de régularité et de tarification. La Région va reprendre l'ensemble de ces points pour changer l'image de marque des TER et, même si la *SNCF* en tant qu'opérateur ne lui facilite pas la tâche, elle prend à cœur d'offrir un service renouvelé des dessertes régionales. Elle s'appuie sur la DIT, les comités de ligne et certains élus locaux pour répondre au mieux aux nouvelles aspirations de mobilité. C'est aussi rendre les gares ou les haltes plus accueillantes avec une reprise souvent des quais, des cheminements, des abris, de la signalétique et du stationnement. À travers ces programmes de rénovation des gares, de réaménagement des parkings, la Région porte ces opérations avec les communes ou les intercommunalités et, en cela, elle devient un acteur toujours plus engagé dans la vie des territoires. La compétence ferroviaire est sans doute plus que celle des lycées, un outil d'interventions de plus en plus présent au fur et à mesure que l'Etat se désengage ou que les collectivités n'arrivent pas ou plus à assumer certaines dépenses.

Chronologiquement deux périodes s'identifient dans la politique régionale en faveur du fer. La première court de 1998 à 2006 et la seconde de 2007 à 2015.

Dans la première, relevons après l'élection de Martin Malvy (1998), l'adoption en 2000 du *Plan régional de transports* (PRT) et du Contrat de projet Etat-Région (CPER) de 2000 à 2006. Le PRT affiche une politique planificatrice et volontariste de développement des services ferroviaires, mais aussi routiers, en améliorant les chaînes de transport et de solidarité sociale et territoriale. Cette vision se traduit par une tarification solidaire destinée aux demandeurs d'emploi et des personnes en situation précaire, des étudiants de moins 26 ans, des familles nombreuses et des personnes âgées. Cette politique volontariste passe aussi par un renouvellement et un accroissement du parc du matériel ferroviaire avec l'achat de 27 autorails X 73500 d'Alstom et surtout 26 autorails *AGC* de Bombardier et la rénovation de 28 voitures *Corail*, de 8 rames *RIO*, de 15 Z 7300 et de 2 rames *RRR*. Les gares font l'objet d'un programme de rénovation, financé à 30 % par la Région en partenariat avec l'Etat et la *SNCF*, lequel plan a touché, entre 2003 et 2006, 77 gares et haltes, soit plus de la moitié (147). En plus de cela et à partir de 2003, la Région s'est engagée dans le réaménagement de quais, soit trop courts (23) pour l'accueil du nouveau matériel, soit trop vétustes (12) et présentant un souci pour les passagers. La Région est allée au-delà de ses propres compétences en créant et en améliorant l'offre de stationnement en partenariat avec les collectivités locales intéressées.

L'ensemble de ces efforts entre 1998 et 2006 se matérialise par un doublement du nombre de dessertes *TER,* qui bondit de 180 à 341 et permet d'offrir un meilleur service aux habitants de la région. Ces dessertes, dans un effort de simplification, de rationalisation et de lisibilité, vont être spécialisées avec deux grandes catégories de train. Les *TER* de desserte régionale comprennent d'un côté, les trains intervilles et les trains régionaux, et de l'autre, les trains de banlieue regroupant les trains périurbains autour de Toulouse et les trains d'agglomération. Cette période correspond au premier mandat de Martin Malvy à la tête de la Région et à la mise en place de la régionalisation ferroviaire. Pour cela, la Région s'est lancée avec enthousiasme dans un nouveau champ de compétences qu'elle découvrait.

2- La mise en place du *Plan Rail*

La seconde phase constitue un saut qualitatif important. Entre 2007 et 2015, la Région, avec la réalisation du *Plan Rail*, passe à une autre vitesse après avoir pris connaissance des conclusions de l'audit Rivier de 2006. Ce *Plan Rail* se décline dans le renouvellement de 500 kilomètres de voies ferrées (ouvrages d'art, installations de protection, ballast, traverses, rails et installations techniques), répartis sur 11 lignes secondaires et le développement avec le doublement de 20 kilomètres entre Toulouse et Saint-Sulpice-sur-Tarn sur l'axe à voie unique le plus fréquenté de la région (plus de 80 trains par jour deux sens confondus). D'autres sections en auraient aussi besoin, comme le pont sur la rocade toulousaine et la

section Colomiers - L'Isle-Jourdain de la ligne Toulouse - Auch, de même qu'entre Portet-sur-Garonne et Pamiers pour fiabiliser les circulations. La modernisation des systèmes de gestion de la gare de Toulouse-Matabiau fait aussi partie des priorités pour augmenter et fluidifier l'accroissement important du nombre de trains. Par ces réalisations, l'investissement consenti dans le matériel moderne, trouve sa justification en permettant de retrouver des vitesses commerciales qui, au fil des années, s'étaient dégradées (Fig.3).

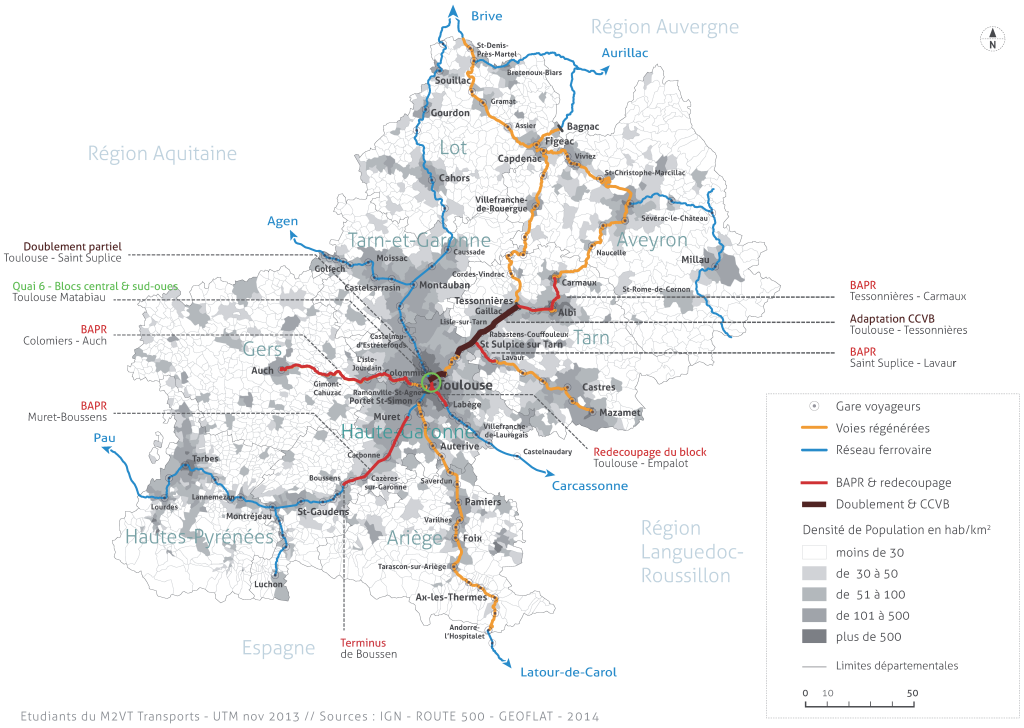

Fig.3 – Les opérations de développement et de régénération ferroviaire du Plan Rail

Le montant financier du *Plan Rail* se répartit de la façon suivante : la Région (400 M€), l'Etat (193 M€), *RFF* (179 M€) et le Fonds européen de développement régional (48 M€) ; la Région levant un crédit sur 50 ans pour réaliser le plus rapidement possible le renouvellement d'un réseau à bout de souffle. *RFF*, au départ, était très réservé quant à ces engagements financiers sur des lignes secondaires, préférant que la Région s'investisse sur l'axe Toulouse - Tarbes - Pau, mal en point et parcouru aussi bien par des Intercités, des TER, des TGV (Paris - Pau - Lourdes - Tarbes) que par des trains de pèlerins et des convois de fret. Devant ces implications financières, le *Plan Rail* de la Région Midi-Pyrénées (2007-2013) a vu se dresser contre lui l'opposition des autres présidents de région, lorsqu'ils l'apprendront. Ce *Plan Rail* monopolisait une grande partie du financement consacré par *RFF* et destiné aux politiques ferroviaires régionales. Il consommait à lui seul, presque 80 % des possibilités de financement des programmes de renouvellement des voies classées UIC 8 et UIC 9[22], prévues par *RFF* pour l'ensemble de la France durant cette période. Midi-Pyrénées laissait peu de possibilités de renouvellement pour les autres régions sur le même type de voies UIC. Après un moment d'agacement, beaucoup de régions en fonction de leur situation, vont se lancer à leur tour dans un processus de définition puis de réalisation de leur plan rail, l'Auvergne et le Limousin par exemple. L'exécution du *Plan Rail* de Midi-

[22] Les lignes ferroviaires, en fonction essentiellement des trafics qu'elles supportent, sont classées selon plusieurs paramètres : voie unique/double voie, électrifiées/non électrifiées, écartement… mais aussi charge et type de trafic quotidien. L'Union internationale des chemins de fer classe les voies en 9 catégories, les plus fréquentées vont de UIC 1 à UIC 6 et les moins chargées correspondent aux UIC 7 à UIC 9. Les lignes régionales peu circulées sont classées dans les catégories UIC 8 et UIC 9 et pour RFF, en terme de régénération, elles n'étaient pas prioritaires par rapport aux autres.

Pyrénées n'a pas été aussi simple que ce que la DIT avait pu imaginer. Même avec la mise en place d'une structure *ad hoc*, l'*Agence Travaux Plan Rail*, les tensions débouchaient sur des retards dans la programmation et la réalisation des opérations prévues.

Les défis étaient tels, après les premières années de régionalisation, que seul un programme de l'importance du *Plan Rail* pouvait stabiliser puis redévelopper le rail dans la région. La remise à niveau du réseau, condition *sine qua none* d'une très nette amélioration des services aux voyageurs, visait à répondre à trois objectifs cruciaux pour l'avenir du rail : le renforcement du cadencement par la modernisation de l'étoile toulousaine, la création de pôles multimodaux dans la région, démultipliant la politique ferroviaire en particulier en favorisant le report de l'automobile vers le train, et enfin l'organisation et l'intégration de l'arrivée de la *LGV* Bordeaux - Toulouse à l'horizon de 2024.

Le *Plan Rail*, même s'il a laissé de côté deux lignes et n'est pas allé aussi loin que ce qui aurait été souhaitable, n'en demeure pas moins un acte politique très fort pour l'avenir du transport ferroviaire dans une région dans laquelle il avait beaucoup reculé. C'est le renforcement d'un outil incontournable pour le développement durable et économique d'une région aux disparités très fortes. C'est aussi un pari pour accroître la part du train dans les mobilités quotidiennes et pour lutter contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique en offrant une alternative aux automobilistes. Mais c'est également un coup de communication en faveur d'un acteur, la Région qui prend à travers lui de nouvelles marques. La durée du *Plan Rail* et la diffusion permanente d'informations faites autour de lui, ont accompagné cette renaissance du train non seulement dans les territoires mais aussi dans l'inconscient des populations. Cette politique de Midi-Pyrénées en faveur du rail a pu compter sur des campagnes d'informations dans la presse locale, sur les murs des villes (Fig.4), sur et dans les TER, par des pelliculages sur plusieurs rames et de l'affichage à l'intérieur des trains. Elle a culminé avec l'organisation de la *Semaine du Train*, du 23 février au 1er mars 2009, en gare de Toulouse-Saint-Cyprien, qui comprenait des stands sur le *Plan Rail* et sur toutes les offres de la Région en matière de transports ferroviaires. Elle était enrichie par la présentation de matériels anciens avec en particulier le train touristique *Gentiane Express*[23] à côté des ABB Bombardiers nouveaux que la Région venait d'acquérir.

Fig.4 – Panneau présentant le Plan Rail (Cliché J-P.Wolff)

[23] Le *Gentiane Express* circule dans le Cantal entre Riom-ès-Montagne et Lugarde, une section de 16 km de la ligne Bort-les-Orgues - Neussargues, fermée à l'exploitation commerciale en 1990.

Les média ont mis en avant le *Plan Rail*, pendant que d'autres régions ont fortement amélioré leur réseau secondaire durant cette période, mais sans connaître la même publicité que l'action menée en Midi-Pyrénées ; cela participe aussi de l'originalité de la politique de son président.

3- Les limites techniques et de gouvernance du *Plan Rail*

Le *Plan Rail* présente néanmoins quelques limites propres que nous allons brièvement rappeler. Les critiques ne portent pas seulement sur lui, mais avant tout sur les acteurs concernés directement et indirectement par lui, sur les procédures suivies lors des travaux et sur un aléa qui a pesé fortement, la crise économique.

Les périodes de fermeture des lignes liées aux travaux, parfois assez longues et quelquefois répétitives, pénalisèrent fortement les utilisateurs dont certains ont abandonné le train pour adopter le covoiturage ou quelquefois l'autocar, lorsque certains réseaux départementaux offrirent des services et des tarifs défiant toute concurrence, comme *Tarnbus* avec son titre à 1 € par voyage. Cet abandon d'une partie des usagers après la réouverture des lignes a surpris tout le monde car la *SNCF, RFF* et la DIT imaginaient au contraire une augmentation de la fréquentation grâce à ces modernisations. La dégradation de la conjoncture économique a participé à la recherche d'alternatives de déplacement plus économiques pour une partie de cette clientèle. Ce fut un long travail de communication aux résultats souvent très fragiles pour récupérer une partie de cette clientèle qui supportait de moins en moins les retards et surtout les suppressions de train, pour des raisons aussi diverses que le manque de personnels, l'indisponibilité du matériel roulant ou les mouvements sociaux à répétition.

Si le *Plan Rail* a permis de retrouver les vitesses de circulation sur certaines lignes prévalant avant leur abaissement pour des raisons de sécurité, il n'a pas autorisé des gains de temps importants à un moment où de nouvelles infrastructures à caractère autoroutier doublent les lignes réouvertes. Le cadencement sur plusieurs lignes à voie unique où circulaient différents trains (omnibus, semi-directs et directs) a imposé une vitesse médiane pour garantir la solidité de la grille horaire en augmentant de quelques minutes la durée du parcours. Les usagers s'attendaient à une baisse et non à un allongement de leur temps de voyage. Pour le quart nord-est, qui illustre cet engagement très fort de la Région et qui concerne les relations Toulouse - Castres - Mazamet, Toulouse - Albi - Rodez, Toulouse - Capdenac - Figeac - Aurillac, le premier projet prévoyait de diminuer les durées de parcours. Les élus des marges de la région souhaitaient un raccourcissement important des temps de voyage, par exemple Toulouse - Rodez en moins de deux heures de temps et non comme actuellement deux heures douze minutes. Cette option pour des raisons techniques et budgétaires n'a finalement pas été retenue. C'est une des limites du *Plan Rail* par rapport à d'autres opérations ferroviaires de renouvellement effectuées dans d'autres régions qui ne se sont pas contentées de retrouver des vitesses originelles mais qui se sont lancées par des travaux plus ambitieux dans un gain important de temps. A titre d'exemple le cas des Pays de la Loire où la vitesse atteinte est de 140 km/heure sur certaines sections de la ligne Nantes - Saint-Gilles-Croix-de-Vie depuis 2016.

Dans une première version du *Plan Rail*, la réhabilitation de deux lignes au trafic faible (Rodez - Séverac-le-Château et Montréjeau - Luchon)[24] était retenue avant d'être abandonnée dans une seconde mouture. La fermeture fin 2014 de Montréjeau - Luchon, ligne hautement emblématique dans les Pyrénées, pose à la nouvelle région Occitanie un défi qu'elle s'est engagée à relever lors de la restitution des *Etats généraux du Rail et de l'Intermodalité*[25].

[24] La première relation est toujours menacée de fermeture, la seconde a été suspendue en décembre 2014 pour des raisons de sécurité.

[25] Elles se sont déroulées dans toutes les sous-préfectures et préfectures de la nouvelle région Occitanie sauf pour la première qui, symboliquement, a eu lieu à Capdenac-Gare le 21 avril et la dernière dans un endroit tout aussi emblématique, Narbonne le 17 juillet 2016. A l'issue de cette manifestation, plus de 13 500 questionnaires papier et par internet ont été recueillis, ils vont en partie alimenter les réflexions portées par le comité de pilotage.

Le *Plan Rail* a volontairement laissé de côté plusieurs dessertes circulant sur les grands axes ferroviaires nationaux comme Toulouse - Brive, Toulouse - Agen ou Toulouse - Tarbes - Pau. Pourtant *RFF* souhaitait que la Région intervienne en particulier sur ce dernier axe au lieu d'investir sur les lignes secondaires. La posture de Midi-Pyrénées a toujours été de sauver, de renouveler et de moderniser les axes secondaires délaissés par *RFF* et auparavant par la *SNCF* et donc, dès le départ, elle s'est opposée au souhait de *RFF*. Devant l'état de la ligne Toulouse - Pau, la *SNCF* a dû intervenir en urgence à la suite de désordres de la voie engageant sérieusement la sécurité des circulations ; les travaux se poursuivent toujours actuellement en 2017.

Le *Plan Rail* a reproduit et amplifié l'antagonisme ancien entre la capitale régionale et la région. La posture de la Région a toujours été de défendre les territoires ruraux face à l'hégémonie toulousaine. La Région et la Métropole n'ont jamais pu ou voulu coordonner leurs efforts pour dynamiser l'étoile ferroviaire toulousaine, même lorsqu'elle était présidée par Dominique Baudis (1986-1988). En restant sur cette position, elle n'est pas allée jusqu'au bout des investissements qu'elle aurait dû faire pour améliorer les lignes de l'étoile toulousaine. D'ailleurs, les deux derniers présidents de la région avant la fusion, Marc Censi, maire de Rodez entre 1983 et 2008, et Martin Malvy, maire de Figeac de 1977 à 2001, occupèrent cette fonction beaucoup plus longtemps que les autres présidents, le premier pendant 10 ans et le second durant 18 ans ; et en se succédant, ils imprimèrent très nettement cette volonté de protéger les territoires ruraux face à la métropole toulousaine. Ces deux présidents, enracinés dans les marges midi-pyrénéennes et dans la défense des territoires déshérités, ont incarné à travers leur politique ferroviaire la sauvegarde de ce maillage fragile de bourgs, de petites villes et d'agglomérations moyennes pourtant de plus en plus tributaires de Toulouse.

Parallèlement à cette position de l'exécutif régional, les élus de Toulouse et plus généralement de l'agglomération toulousaine n'ont jamais manifesté un vif engouement pour le transport ferroviaire, préférant développer le réseau routier autour de Toulouse et le métro à l'intérieur de la rocade. La ville de la Caravelle, du Concorde, des Airbus et des fusées Ariane, a tourné le dos au ferroviaire lors de la réalisation du réseau autoroutier et de la mise en place de la démocratisation des relations aériennes. Avant les années 2000, que Toulouse soit ou non desservie par une LGV leur importait peu ; ceci a radicalement changé face à la menace de construire un nouvel aéroport. Les élus de tous bords politiques rappellent de temps en temps dans de grands discours d'orientation des politiques de transports, l'intérêt d'utiliser l'étoile ferroviaire ; mais quand il s'agit de faire des propositions concrètes sur ce sujet, ils se souviennent de la création de la ligne C au début des années 2000 et de leur investissement « à perte » lorsque la Région est devenue autorité organisatrice des relations ferroviaires et a donc bénéficié de la remise à neuf et du doublement de 7 km de voie entre Arènes et Colomiers sur la relation Toulouse - Auch. Le SMTC *TISSEO* et l'agglomération ont ignoré superbement l'outil ferroviaire lors de la réalisation de la ligne de métro B qui a négligé des possibilités d'intermodalité à la station La Vache, construite à 300 mètres de la halte ferroviaire de Route-de-Launaguet sur la ligne Toulouse – Montauban, et à la gare Toulouse-Matabiau à quelques centaines de mètres de la station Jean Jaurès.

Par contre *TISSEO* a réalisé le « décaissement » d'une future station de métro Saint-Agne-Niel, à 200 mètres de la halte Saint-Agne. Le projet de déplacement de cette halte ferroviaire en utilisant des terrains appartenant à la *SNCF* le long des axes Toulouse – Bayonne, Toulouse - Auch et Toulouse - La-Tour-de-Carol-Entveigt, soutenu par la Région pour en faire une gare terminus en relation directe avec la ligne B, pour certains TER, n'a jamais été agréé par *RFF* et la *SNCF*. Pourtant la réalisation de la ligne C montre que des opportunités ont été exploitées par le SMTC *TISSEO*, comme la construction en 2009 de la halte ferroviaire Gallieni-Cancéropole, toujours située sur cette même ligne, qui a bénéficié de la complicité entre le vice-président des transports de la Région et l'adjoint au maire de Toulouse (2008-2014), lequel avait été le 1er vice-président aux transports de Martin Malvy entre 1998 et 2004. Ajoutons qu'au dialogue compliqué entre la métropole et la région, les difficultés avec l'opérateur historique bloquent beaucoup d'initiatives. Nous pouvons signaler

qu'entre 2008 et 2014, les trois AOT - Région, Toulouse et Conseil général - présidées par des élus socialistes avaient beaucoup de mal à travailler ensemble, et ce n'est qu'en 2013 qu'elles se sont, pour la première fois, officiellement réunies dans la *Conférence des exécutifs* pour évoquer la politique des transports dans l'aire métropolitaine de Toulouse. Ce n'est pas par manque de volonté de la part de la Région qui souhaite l'amélioration de l'étoile toulousaine qui profiterait aussi aux autres lignes régionales. Ajoutons que *RFF* et la *SNCF* n'ont jamais apprécié les investissements réalisés sur les lignes secondaires, aussi bien dans les zones les moins dynamiques qu'autour de Toulouse. Le *Plan Rail* aurait dû faciliter un portage politique, financier et technique entre ces acteurs, mais pour des logiques propres à chacun, ce ne fut malheureusement pas le cas.

Enfin, il ne faut pas oublier que dans d'autres régions des politiques ferroviaires étaient mises en place avec aussi beaucoup de volontarisme conduisant à de nombreuses opérations de réhabilitation et de modernisation de lignes principales et secondaires. Les anciennes régions Alsace (modernisation de l'axe Strasbourg – Mulhouse) ou Rhône-Alpes (remise à niveau du Sillon Alpin Sud) sont souvent citées pour leurs politiques ferroviaires innovantes en France, qui se sont traduites par les chantiers importants évoqués ainsi que par de nombreux autres engagements pour répondre aux besoins croissants des usagers. L'Aquitaine a réalisé comme bien d'autres régions de gros chantiers pour remettre en état son réseau et, au moment où Midi-Pyrénées suspendait la ligne Montréjeau – Luchon, elle rouvrait la section Oloron-Sainte-Marie – Bedous (25 km), de la ligne Pau – Canfranc – Saragosse. L'examen des politiques ferroviaires des autres régions françaises permettrait de mieux appréhender, évaluer et apprécier l'engagement de Midi-Pyrénées. Cette mise en perspective permet de relativiser la mise en place du *Plan Rail*, tout en retenant le rôle important joué dans le contexte midi-pyrénéen non seulement pour le sauvetage des infrastructures ferroviaires mais aussi pour tenter de relancer une culture du ferroviaire dans une région qui avait tourné le dos au rail.

4- D'autres chantiers à côté et après le *Plan Rail*

Parallèlement au *Plan Rail*, le projet de LGV Bordeaux - Toulouse a toujours mobilisé la Région et Martin Malvy a été le président de l'*association TGV Sud-Ouest*. Avec Alain Rousset, le président de la région Aquitaine[26], il a défendu ce projet aussi bien contre les écologistes, les altermondialistes, la gauche révolutionnaire que contre ceux qui, à l'intérieur du gouvernement socialiste ou proche de l'équipe de François Hollande, émettaient des réserves ou même le condamnaient. Il a toujours croisé le fer avec les détracteurs de la LGV et, dans ce cas, il a pu trouver des alliés qui d'habitude politiquement étaient ses adversaires centristes ou de droite. En effet, les oppositions aux Grands projets ferroviaires du Sud-Ouest (GPSO) se multiplièrent[27] et la Commission d'enquête publique rendit un avis défavorable en mars 2015, provoquant des interrogations très fortes au plus haut niveau des deux régions concernées. En septembre 2015, le gouvernement prit un décret validant le projet de LGV, que le Conseil d'Etat, saisi ensuite, approuva, permettant à l'Etat de décréter ce projet « d'utilité publique urgente ». L'arrivée de la LGV prévue pour 2024, date sans doute optimiste, répondra à la volonté indéfectible de Martin Malvy de voir enfin se concrétiser le désenclavement de Midi-Pyrénées et de Toulouse.

Mais avec l'achèvement du *Plan Rail,* l'action de la Région s'est portée vers d'autres défis qui dépassent de loin le périmètre du fer, pour offrir de nouvelles conditions de déplacement en tenant compte des considérations environnementales et socio-économiques. La Région, en devenant force d'initiatives, entraînait d'autres collectivités dans son sillage. Rappelons le travail qu'elle a conduit sur la question de l'information dans les gares et dans les TER et,

[26] Alain Rousset fut Président de la Région Aquitaine de 1998 à 2015 et est le Président de la Région Nouvelle Aquitaine depuis 2016. Il a toujours défendu les transports ferroviaires et il a porté contre la volonté de RFF et de l'Etat la réouverture d'Oloron-Sainte-Marie/Bedous, prélude à celle menant jusqu'à Canfranc à la frontière espagnole.

[27] Wolff J-P., 2015, *La recomposition des jeux d'acteurs liée aux conflits induits par le projet de LGV Bordeaux-Toulouse,* in « Infrastructures de transports et conflits dans le Sud-Ouest européen », Sud-Ouest Européen, Wolff J-P. (éditeur scientifique), Presses universitaires du Midi, Toulouse, n°40, pp. 43-57.

plus ambitieux, la volonté de favoriser la complémentarité entre tous les modes et tous les réseaux autour du train. Evidement, le plus gros chantier de la fin du mandat de Martin Malvy fut la LGV entre Bordeaux et Toulouse, mais il ne faut pas oublier ses autres combats pour défendre les relations classiques entre Bordeaux et Marseille, ainsi que son ouverture vers Barcelone avec la mise en place d'une relation quotidienne en TGV en décembre 2013. Le dernier acte important en matière ferroviaire du président Martin Malvy, en 2015, est la co-signature avec le président François Hollande, dans son fief lotois, à Cahors, du CPER 2015-2020 d'un montant de 1,7 € milliard, dont 855 millions € consacrés au fer et à la mobilité durable. Les axes principaux du volet ferroviaire concernent la modernisation du nœud ferroviaire toulousain pour accueillir la LGV et le renforcement du réseau ferroviaire structurant (Toulouse - Castelnaudary, Toulouse - Montauban - Agen, Toulouse - Montauban - Brive et Toulouse - Tarbes). Jusqu'à la fin de Midi-Pyrénées et de sa présidence, Martin Malvy s'est investi politiquement et budgétairement dans le ferroviaire.

En 2015, 366 TER et 12 millions d'usagers répondent à l'engagement de la Région à travers non seulement le *Plan Rail* mais aussi des programmes précédents (Fig.5). En effet, entre 1998 et 2014, le réseau TER midi-pyrénéen connaît un doublement de sa fréquentation, laquelle passe de 25 000 à 50 000 usagers par jour ouvré. C'est une réussite qui aurait sans doute pu être encore plus nette si le *Plan Rail* était allé un peu plus loin, en particulier sur la question des vitesses commerciales pour les relations les plus longues de la région et si, dans l'aire métropolitaine, tous les acteurs concernés avaient accompagné volontairement le développement du fer.

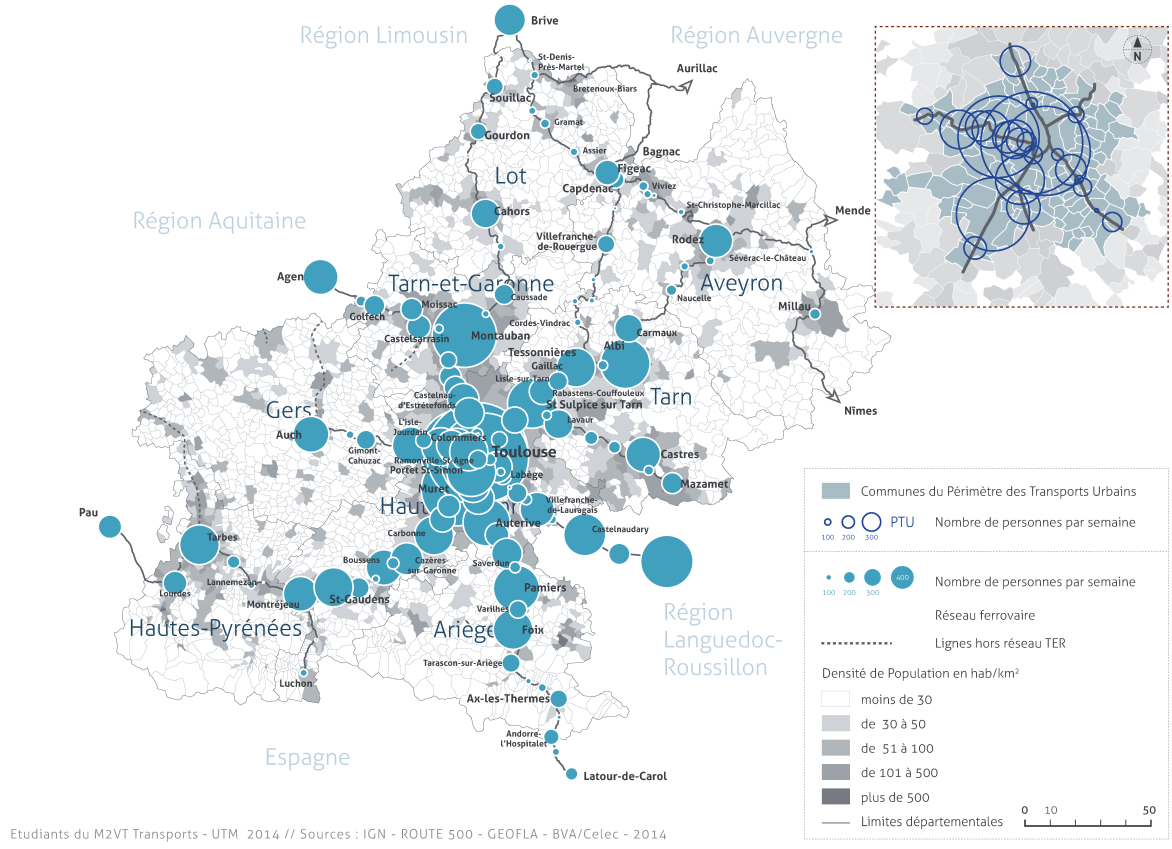

Fig.5 – La fréquentation des TER en 2013

Le rail, malgré la concurrence du covoiturage et la libéralisation des autocars en 2015, est devenu le socle de la politique de solidarité et d'aménagement territorial en Midi-Pyrénées. C'est le rail qui donne le *la* dans la nouvelle politique des mobilités qui se mettra en place

sous l'égide de la nouvelle région Occitanie en étant chef de file dans l'intermodalité[28]. En effet, l'exemplarité du *Plan Rail* inspire fortement la politique de la nouvelle présidente, Carole Delga dont le premier grand chantier après la fusion régionale est le lancement des *États généraux du rail de l'intermodalité*. C'est un acte fondateur pour la nouvelle région qui soude la nouvelle majorité de gauche autour d'un grand projet fédérateur pour rapprocher les territoires dans une vaste région où les distances et les infrastructures actuelles de transports ne favorisent pas l'émergence d'un sentiment d'appartenance à ce nouvel ensemble territorial. Concrètement, certaines anciennes marges se retrouvent au centre disposant d'un réseau de voies de communication peu performantes et dont les lignes ferroviaires au trafic très faible étaient et sont toujours condamnées par la SNCF. Les relations Rodez - Millau - Béziers, Rodez - Mende - Nîmes ou La-Tour-de-Carol-Entveigt - Villefranche de Conflent - Vernet-Les-Bains - Perpignan, toutes sur la sellette, symbolisent avec l'axe Toulouse - Narbonne - Montpellier, les liens à moderniser et à conforter pour que la fusion débouche au plus vite sur une entité viable et pertinente. L'Occitanie a décidé de maintenir les lignes fragiles évoquées plus haut et de rouvrir au service voyageurs plusieurs lignes fermées : Alès - Bessèges, Pont-Saint-Esprit - Nîmes et enfin Montréjeau - Luchon, sans oublier de renforcer l'axe Toulouse - Montpellier au cœur de cette fusion et du rapprochement entre deux métropoles. Avec la gestion des anciens réseaux de transports collectifs départementaux, il s'agit aussi de renforcer l'intermodalité entre tous les modes de transports et de déplacement en privilégiant le réseau ferroviaire comme colonne vertébrale de la nouvelle région Occitanie. D'ici 2021, la région engagera 4 milliards € pour améliorer les infrastructures et le fonctionnement de l'ensemble des transports régionaux et 1,5 milliard € doit être mobilisé avant 2021, soit une croissance de 67 % sur 5 ans. À travers ce plan d'autant plus ambitieux que les contraintes budgétaires s'alourdissent, l'héritage de Martin Malvy est bien présent. En se référant au document présentant les grandes lignes issues de ces *Etats généraux du Rail et de l'intermodalité*, qui s'inscrivent dans un continuum de 2002 à 2030, la Région Occitanie fait sienne le rôle que le *Plan Rail* a joué en Midi-Pyrénées et aux enseignements transposables pour la nouvelle région[29].

CONCLUSION

À la veille de la fusion de Midi-Pyrénées avec Languedoc-Roussillon, Martin Malvy a modernisé et pérennisé le réseau ferroviaire pour les décennies prochaines en lançant le *Plan Rail* pour conforter sa politique d'aménagement et de solidarité des territoires. En 2015, 366 TER et 12 millions d'usagers circulent sur un réseau remis à neuf dans des trains renouvelés et fréquentant des gares et des haltes rafraîchies. Le *Plan Rail*, malgré ses limites, est également un acte politique majeur, incarnant la symbiose entre Martin Malvy et Midi-Pyrénées. Même si la nouvelle région Occitanie doit relever une série de défis importants : fusion de deux anciennes politiques ferroviaires régionales très différentes, mise en place de nouvelles relations ferroviaires dans un contexte national de désengagement de l'Etat et de la SNCF et le tout dans une période de forte contraction des ressources budgétaires, l'exemple du *Plan Rail* est bien présent dans cette nouvelle politique affichée à l'issue des *États généraux du rail de l'intermodalité*. Cette très forte volonté politique pourra-t'elle faire face aux enjeux nouveaux de la région Occitanie ? Il est trop tôt pour l'affirmer. Mais ce qui est à noter par rapport aux nouvelles menaces qui pèsent sur les lignes secondaires, c'est ce cap toujours favorable au ferroviaire, qui peut passer par de l'expérimentation en termes de gestion de certaines lignes. Dans ce cadre-là, nous pouvons signaler dès 2017 la gestion par la région de la ligne fret Colombiers – Cazouls-lès-Béziers

[28] Des mutations importantes sont introduites par la loi relative à « la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles (MAPTAM) » du 27 janvier 2014 et celle « portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) » du 7 août 2015 ; elles touchent les transports et réorganisent les responsabilités dans ce domaine sous l'autorité des Régions.

[29] Région Occitanie, 2016, *Le rail et l'intermodalité dans votre région, 10 chantiers pour demain*, 2002-2030.

(11 km), l'exploitation par la région du TET Nîmes – Clermont-Ferrand, le maintien de la relation Béziers – Clermont-Ferrand par un montage innovant de deux ans où elle prendra en charge la moitié du déficit d'exploitation, l'amélioration des relations TET Bordeaux – Marseille, Toulouse – Hendaye et Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. La poursuite des projets de la grande vitesse ferroviaire Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan s'accompagnera d'une amélioration de l'offre des trains du quotidien, le tout dans un souci d'une véritable intermodalité autour du train. Mais à côté de ces opérations concrètes, l'Occitanie souhaite lancer dès 2017, les *Comités départementaux* (ex-comités de ligne), un *Groupement des Autorités Responsables des Transports* (GART) régional, un Schéma régional des infrastructures de transport et la recherche d'un opérateur ferroviaire régional, pour répondre aux enjeux d'identité et de fonctionnement de cette région aux disparités importantes.

Bibliographie

Ouvrages, articles

Banaudo J., 1982, *Trains oubliés, volume 3 : le P.O.-Le Midi*, les éditions du Cabri, Menton, 151 p.

Brassart P. & Caries F., 2009, *La grande aventure du train en Midi-Pyrénées*, Michel Lafon, Neuilly-sur-Seine, 135 p.

Caron F., 1997, *Histoire des chemins de fer. Tome premier (1740-1883)*, Paris, Fayard.

Caron F., 2005, *Histoire des chemins de fer. Tome second (1883-1937)*, Paris, Fayard.

Collardey B., Paris D. & Ribeill G., 2010, Les fermetures de lignes au trafic voyageurs en France, *Historail*, n°12, pp. 36-95.

Haenel H., 2011, Régionalisation ferroviaire : les clés d'un succès, *La Vie du Rail*, (entretien avec Eve-Marie Zizza-Lalu)

Lamming C., 2005, *Larousse des trains et des chemins de fer*, Larousse, Paris, 511 p.

Lehr A., 1934, L'électrification des Chemins de fer du Midi*, Revue de géographie des Pyrénées et du Sud-Ouest*, volume 5, n°4, pp. 365-378.

Marconis R., 1986, *Midi-Pyrénées, XIX^{è}-XX^{è} siècles, Transports, Espace, Société*, Éditions Milan, Toulouse, 2 vol. 860 et 400 p.

SNCF, 1967, *Géographie économique et ferroviaire*, tome 3, 72 p.

Wolff J-P., 2007, Midi-Pyrénées : une politique volontariste sujette à des incertitudes, in Ollivier-Trigalo M. (coordination scientifique), Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation territoriale, *Les collections de l'INRETS*, Paris, pp. 211-214.

Wolff J-P., 2007, Aménagement et politique ferroviaire dans le Sud Ouest et en Midi-Pyrénées, *Geographicalia*, n° 51, Zaragoza, pp. 5-24.

Wolff J-P., 2015, La recomposition des jeux d'acteurs liée aux conflits induits par le projet de LGV Bordeaux-Toulouse*,* in « Infrastructures de transports et conflits dans le Sud-Ouest européen », *Sud-Ouest Européen*, Toulouse, n° 40, pp. 43-57.

Zeller A. & Stussi P., 2002, *La France enfin forte de ses régions. Glossaire engagé de la décentralisation*, Gualino, Paris.

Zembri P., 1993, *Les Réseaux de transports collectifs régionaux en France depuis la décentralisation : contribution à une approche géographique*, thèse de l'Institut d'urbanisme de Paris.

Zembri P., 2004, *La planification des transports au niveau régional. Une lecture des évolutions de ces 25 dernières années,* CERTU, Paris, 198 p.

Rapports

Conseil Économique et Social Midi-Pyrénées, 1995, *Avis sur la première contribution à la révision du Schéma Régional des Transports Collectifs*.

Conseil Économique et Social Midi-Pyrénées, 2008, *Avis relatif au projet de Schéma Régional des Infrastructures et des Transports de Midi-Pyrénées*.

Conseil Économique et Social Midi-Pyrénées, 2008, *Avis sur le projet de convention Région-SNCF relative à l'exploitation du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs 2008-2017*.

Direction Régionale de l'Equipement, 2008, *Plan Rail de la Région Midi-Pyrénées 2007-2013, Fiches d'opérations*, Toulouse, 79 p.

DRE Midi-Pyrénées, 2006, *Contrat de plan Etat-Région. Fiches d'opérations – Volet ferroviaire*.

État/Région Midi-Pyrénées, 2000, *Contrat de plan Etat-Région 2000-2006.* État/Région Midi-Pyrénées, 2007, *Contrat de projets Etat-Région 2007-2013.* Région Midi-Pyrénées, 1981, *Schéma régional des transports collectifs.*

Haenel H., 1994, *Régions, SNCF : vers un renouveau des services publics*, rapport au ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement, Paris.

Région Midi-Pyrénées, 1997, *Schéma régional des transports collectifs de Midi-Pyrénées.* Région Midi-Pyrénées, 2000, *Plan régional des Transports 2000-2006.*

Région Midi-Pyrénées /SNCF, 2002, *Convention pour l'exploitation du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs entre la Région Midi-Pyrénées et la SNCF du 22 février 2002.*

Région Midi-Pyrénées, 2007, *Plan régional des Transports 2007-2013.*

Région Midi-Pyrénées /SNCF, 2008, *Convention Région-SNCF relative à l'exploitation du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs 2008- 2017.*

Région Occitanie, 2016, *Le rail et l'intermodalité dans votre région, 10 chantiers pour demain*, 2002-2030.

Rivier R. & Putallaz Y., 2005, *Audit sur l'état du réseau ferré national français*, rapport final de l'audit de l'EPFL.

Journaux et revues consultés

La Dépêche du Midi

Sud Ouest

Le Monde

Les Echos

Ville, Rail et Transports

Historail

Rail Passion

Sud Ouest européen