

# 1<sup>RES</sup> RENCONTRES MOBILITÉS



URBAINES & TERRITOIRES



## SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS (SERM) > RER TOULOUSAIN

DES RÉPONSES INTERMODALES  
ET ADAPTÉES AUX GRANDS DÉFIS  
DE LA MOBILITÉ

**24** | JANVIER  
2024

Hôtel de Région de Toulouse

[laregion.fr/sermtoulousain24](http://laregion.fr/sermtoulousain24)



03  
ÉDITO

06  
CONTEXTE ET  
CHIFFRES CLÉS

08  
DÉFINITION  
ET OBJECTIFS  
DU SERM

12  
CARTE SERM  
2025-2040

15  
LA PAROLE  
AU DÉPARTEMENT  
DU 31

17  
GOUVERNANCE,  
FINANCEMENT ET  
CALENDRIER

04  
PROGRAMME

07  
ENQUÊTE EXCLUSIVE  
IFOP/RÉGION

10  
MISE EN PLACE  
DU SERM

14  
CARTE DE  
L'INTERMODALITÉ

16  
PHASES CLÉS

18  
NOTES

# édito



Carole DELGA  
Présidente de la Région Occitanie

Cette ambition revêt des enjeux multiples.  
**Enjeux sociaux.** Les hausses des prix des carburants et des frais d'entretien des véhicules pénalisent d'abord les foyers les plus modestes et les classes moyennes.  
**Enjeux de santé publique et climatiques.** La pollution de l'air déclenche des affections respiratoires durables chez 16% des enfants et est responsable, en France, de 40 000 décès chaque année. Elle accélère le dérèglement climatique : le poids des déplacements dans les émissions de gaz à effet de serre est de 42 % sur l'aire d'attraction de Toulouse.  
**Enjeux économiques et territoriaux.** Quelle entreprise a envie de s'implanter dans un territoire mal desservi ? L'absence d'infrastructures et de services est synonyme d'appauvrissement pour un bassin de vie. Nous œuvrons au contraire pour une juste répartition des emplois et des richesses dans l'aménagement de notre région et de notre pays.

Mais ce n'est pas une fatalité ! Nous démontrons en Occitanie que des solutions existent. Parce que nous avons augmenté le nombre de trains du quotidien, parce que nous portons des politiques tarifaires adaptées à tous les budgets, la fréquentation du réseau ferré liO a progressé de 44% en 4 ans, un record national. Avec plus de 100000 usagers, la gratuité d'usage du train et du car que j'ai instaurée pour les 12-26 ans le mois dernier, crée de nouvelles habitudes chez les jeunes générations.

L'étoile ferroviaire autour de Toulouse représente un formidable maillage de voies pour organiser un "mix de mobilités" en mesure d'irriguer tous les territoires, y compris les plus éloignés de la ville centre. De nouvelles opportunités se dessinent avec la troisième ligne de métro prévue par la Métropole pour 2028 et la LGV Toulouse-Bordeaux en chantier dès cette année. Elle est d'ailleurs indispensable pour renforcer les circulations de trains du quotidien sur l'axe nord vers Montauban, aujourd'hui totalement saturé.

Création de nouvelles dessertes et haltes ferroviaires, services métros, tramways, bus, téléphérique Tisséo, autocars express, covoiturage, voies réservées, pistes cyclables du Réseau Express Vélo (REV) du Département, titre unique de transport, etc. : avec le SERM, chacun trouvera près de chez lui le mode de déplacement adapté à ses besoins en évitant de recourir à l'autosolisme. Ce défi requiert un grand plan d'investissements de la part de l'État, un "New Deal ferroviaire" que je demande au gouvernement depuis 18 mois, ainsi qu'une mobilisation collective de tous les acteurs des mobilités. Autorité organisatrice des transports, la Région assume cette candidature dans une logique d'aménagement du territoire, de désenclavement, de décarbonation de nos déplacements et de nos activités.

Je veux surtout apporter des solutions efficaces et crédibles pour garantir à tous le droit à la mobilité et pour préserver demain la qualité de vie dans la métropole toulousaine, en Occitanie et pour notre pays.

## LA MOBILITÉ PARTICIPE À L'IDÉE MÊME DE LIBERTÉ

Les bouchons sur les routes de la métropole toulousaine, c'est toute la semaine. Cette embolie, les habitants de la grande agglomération comme ceux des territoires périurbains ou ruraux qui l'entourent la subissent. Avec 7000 véhicules de plus par an, le taux de saturation des axes routiers pourrait atteindre 160% d'ici 2030.

L'Occitanie et sa capitale régionale ont une attractivité extraordinaire qui va se poursuivre dans les 30 prochaines années. Ne tombons pas dans des approches restrictives qui forceraient, souvent les moins aisés, les plus éloignés, à limiter les déplacements. Je refuse l'isolement, l'assignation à un territoire comme je refuse l'enfermement dans une classe sociale. Une majorité croissante de Français s'estiment laissés de côté, empêchés, contraints. Pour faire société comme pour s'émanciper, les individus doivent avoir la possibilité d'être reliés, être libre de se déplacer et de penser.

C'est ce que je propose en prenant la tête, aux côtés du Président du Département de la Haute-Garonne, Sébastien VINCINI, et du Président de la Métropole de Toulouse, Jean-Luc MOUDENC, d'une candidature auprès de l'État à la mise en place d'un Service Express Régional Métropolitain (voir pages 10 et 11). Elle est plébiscitée par 91% des habitants de la grande aire urbaine toulousaine.

### RAPPEL 2016 - 2024, LA RÉGION EN ACTION SUR L'AIRE URBAINE TOULOUSAINNE

 <p><b>+ 50 TRAINS SOIT 347/JOURS (+17%)</b></p> <p>Une infrastructure saturée aux heures de pointe : il n'est plus possible de rajouter de nouvelles circulations</p>	 <p><b>+ DE 8 200 BÉNÉFICIAIRES D'ÉCO-CHÈQUE VÉLOS</b></p> <p>Des stationnements sécurisés pour les vélos en gare</p>	 <p><b>16 GARES RÉNOVÉES ET ÉQUIPÉES POUR L'ENSEMBLE DES MOBILITÉS</b></p>	 <p><b>UNE INCITATION FINANCIÈRE POUR FAVORISER LE COVOITURAGE</b></p> <p>Sur le trajet complet ou en correspondance ferroviaire</p>
--	--	---	---

 **UNE SÉRIE DE TRAVAUX VISANT À AMÉLIORER LA FIABILITÉ ET LE CONFORT D'UTILISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE**

# PROGRAMME !

## 1<sup>res</sup> Rencontres Mobilités urbaines et territoires. Espace Charles de Gaulle.

Rencontres et table ronde animées par Gilles **DANSART**,  
Journaliste spécialiste des transports et Rédacteur en chef de *Mobilette*.

Enquête sur les transports  
présentée par Frédéric **DABI**, Directeur opinion de l'IFOP.

### EN PRÉSENCE DE

- **Pierre-André DURAND**  
Préfet de la région Occitanie, Préfet de la Haute-Garonne
- **Sébastien VINCINI**  
Président du Conseil Départemental de la Haute-Garonne
- **Jean-Luc MOUDENC**  
Maire de Toulouse, Président de Toulouse Métropole



13h30

Accueil café

13h50

**OUVERTURE** par Carole DELGA, Présidente de la Région Occitanie

14h20

**PRÉSENTATION DE LA LOI SERM (SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS) ET DES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT**

- Pierre-André DURAND, Préfet de la région Occitanie, Préfet de la Haute-Garonne

14h30

**ÉTAT DES LIEUX DES MOBILITÉS URBAINES, PÉRI-URBAINES ET RURALES**

- Gilles DANSART, Journaliste spécialiste des transports et Rédacteur en chef de *Mobilette*.
- Frédéric DABI, Directeur opinion de l'IFOP
- Jean-Pierre WOLFF, Professeur d'université Toulouse Jean-Jaurès

15h15

**TABLE RONDE : QUELLE CANDIDATURE POUR LE SERM DE L'ÉTOILE TOULOUSAINE ?**

- Carole DELGA, Présidente de la Région Occitanie
- Sébastien VINCINI, Président du Conseil Départemental de la Haute-Garonne
- Jean-Luc MOUDENC, Maire de Toulouse, Président de la Métropole
- Marie-Ange DEBON, Présidente de Keolis et de l'Union des Transports Publics et ferroviaires
- Benoît LANUSSE, Président de l'association *Rallumons l'étoile*
- Catherine TREVET, Directrice régionale de SNCF Réseau

Témoignage vidéo de Françoise ROSSIGNOL, Présidente du Club des Villes cyclables et questions de la salle (30 min)

17h

Fin des échanges

# CONTEXTE ET CHIFFRES CLÉS



## UNE MÉTROPOLE AUX ROUTES SATURÉES

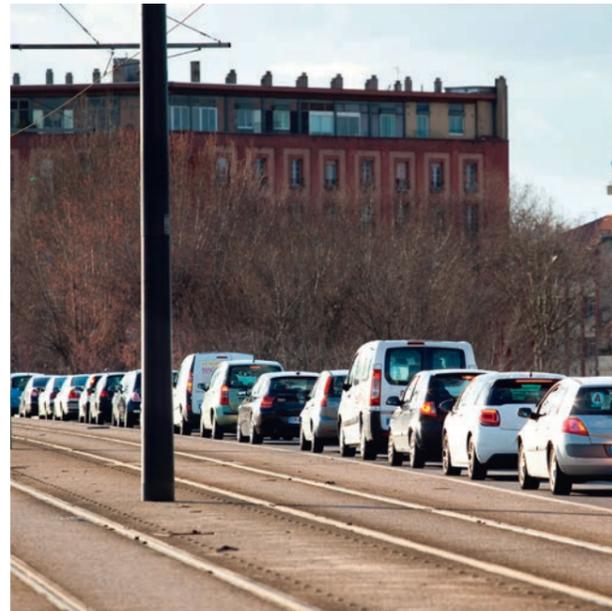
Chaque année, l'aire urbaine de Toulouse accueille près de 20 000 nouveaux habitants. Elle a doublé sa population en 40 ans et compte désormais plus de 1,5 millions d'habitants. Conséquence : avec 7 000 véhicules de plus par an, 4,5 millions de déplacements par jour, les routes saturent. Les habitants passent des millions d'heures dans les bouchons, les temps de parcours quotidien augmentent chaque année : un automobiliste sur le périphérique a perdu en 2023 71 heures, contre 53h en 2022, pour un surcoût moyen estimé à 185€, d'après la dernière étude TomTom (janvier 2024).

Cette congestion du trafic au quotidien devient aussi un enjeu majeur de santé publique.

La concentration de NO<sub>2</sub> se révèle en effet 2 fois supérieure au taux autorisé à proximité immédiate du périphérique toulousain et des axes qui lui sont raccordés.

La pollution atmosphérique ne connaît pas de limites administratives. La congestion du trafic dégrade la qualité de l'air et aussi la qualité de vie. Les habitants de l'aire urbaine adaptent déjà leurs comportements et plébiscitent les services liO, au point que les trains sont désormais saturés en heure de pointe et il est désormais impossible d'augmenter leur fréquence, compte tenu des limites de l'infrastructure ferroviaire.

Au vu des perspectives démographiques et économiques de la métropole de Toulouse, il faudra construire au moins 72 000 nouveaux logements et l'augmentation des déplacements va se poursuivre. Les projets de mobilité en cours ou déjà lancés ne suffiront pas. Si rien ne change, la surfréquentation des axes routiers sera de 160% dès 2030.



SANS ÉVOLUTION, LA SURFRÉQUENTATION DES AXES ROUTIERS SERA DE

# 160% EN 2030



42% LE POIDS DES DÉPLACEMENTS DANS LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE SUR L'AIRE D'ATTRACTION DE TOULOUSE

# ENQUÊTE DE MOBILITÉ SUR LA GRANDE AIRE TOULOUSAINNE

Sondage exclusif IFOP/Région Occitanie

1 009 personnes - âgées de 18 ans et plus - interrogées du 12 au 18 janvier 2024, principalement dans le département de la Haute Garonne, mais aussi dans les bassins proches de l'Ariège, de l'Aude, du Gers, du Tarn et de Tarn-et-Garonne.

DES MOBILITÉS PLUS PERFORMANTES, UNE EXIGENCE FORTE DE NOS CONCITOYENS

Les déplacements sont bel et bien au cœur des préoccupations de la population. C'est logique : **82% se déplacent vers Toulouse ou à l'intérieur de ce vaste espace** désormais peuplé par 1,5 millions d'habitants. **Ils considèrent à plus de 63% que demain, on devra se déplacer davantage, et seuls 31% pensent que la voiture reste le mode de transport idéal** (guère plus en milieu rural : 37%). Ils revendiquent d'ailleurs au fil du questionnaire la mobilité comme une liberté. Mais elle est à leurs yeux entravée : **56% estiment qu'ils perdent trop de temps dans leur voiture** pour leurs déplacements du quotidien. **42% sont prêts à renoncer à l'automobile** (ou à la moto) s'ils rencontrent une offre adaptée à leur besoin. Pour 38% des personnes sondées, elle n'est pas au rendez-vous.

Certes **62% des personnes interrogées se disent satisfaites des transports en commun en Occitanie**. Mais **51% renoncent régulièrement à les utiliser** parce qu'ils les trouvent trop longs, compliqués, pas assez réguliers, pas assez ponctuels. Des utilisateurs quotidiens du transport en commun (26%) nous disent que ces déplacements collectifs doivent être améliorés par rapport à la situation actuelle. Développer des réseaux, imaginer un titre unique de transport demandé par 91% des personnes interrogées, apporter des solutions adaptées, faciliter la circulation à pied et à vélo : les voies sont tracées.

Nous pouvons compter sur l'adhésion de la population : **ils sont 91% à plébisciter un projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM)** pour mieux connecter les banlieues et les zones rurales à la ville centre, permettre à tous de bénéficier d'une offre de mobilité rapide et plus efficace.



PRÈS DE

# 40MIN

C'EST LE TEMPS MOYEN DE TRAJET PAR JOUR EXPRIMÉ PAR LES RÉPONDANTS AU SONDAJE.



## UNE FORTE ENVIE DE VÉLO

La « petite reine » règnera de nouveau sur les villes : **c'est l'opinion de 72% des personnes interrogées, estimant qu'à l'horizon 2030, les déplacements à vélo dépasseront ceux des véhicules motorisés dans les centres urbains**. S'ils avaient le choix, 31% utiliseraient un vélo pour leurs trajets du quotidien. L'habitude s'installe et progresse puisque 13% des personnes sondées par l'IFOP choisissent déjà la bicyclette dans l'aire urbaine toulousaine.

# 91%

PLÉBISCITENT UN SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN (SERM)



# DÉFINITION ET OBJECTIFS DU SERM DES BÉNÉFICES ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX QUI FONT CONSENSUS

## LE SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN, UNE RÉPONSE MULTIMODALE

Le Service Express Régional Métropolitain (SERM) propose une offre multimodale de services en transports en commun publics. Elle s'appuie prioritairement sur le renforcement de la desserte ferroviaire, mais elle englobe également une offre de métros, de bus Tisséo, de cars express à haut niveau de services et des réseaux cyclables. Les SERM permettront le déploiement de nouveaux services, d'équipements multimodaux comme les pôles d'échanges ou les aires de covoiturage.

Le SERM a pour objectif d'améliorer la qualité des transports du quotidien, notamment par des dessertes plus fréquentes et plus fiables entre centres urbains et territoires périurbains et ruraux. Il doit proposer une alternative crédible à la voiture individuelle afin de décarboner les mobilités du quotidien.

L'instauration d'un billet unique est une piste à explorer pour permettre à l'usager de combiner différents modes de transports collectifs publics (train et bus par exemple) dans le périmètre d'un SERM. En matière de mobilités il est indispensable de penser l'usage et d'encourager la continuité des transports publics, indépendamment de l'autorité compétente.

Le succès du futur SERM réside sans aucun doute dans sa capacité à additionner les forces des réseaux ferroviaires, du métro, des cars, du covoiturage ou encore du vélo, pour offrir une palette de transports à même de réduire les déplacements individuels en voiture sur l'ensemble de l'aire urbaine toulousaine.

Les outils numériques sur smartphone permettront d'acheter aisément un billet, de consulter le trafic en temps réel, de prévoir son itinéraire, ou encore de savoir où garer son vélo.

Ce projet imaginé à l'échelle de la vaste aire urbaine de Toulouse apporte des solutions collectives tout en prenant en compte les spécificités territoriales.

## CE QUE PRÉCISE LA LOI (DU 27 DÉCEMBRE 2023)

À l'article 1, il est précisé que les SERM « font l'objet d'une concertation entre l'État, la Région, les autorités organisatrices de la mobilité, les départements et, le cas échéant, les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné ».

Il est à noter que le statut de SERM « est conféré par arrêté du ministre chargé des transports sur la base d'une proposition conjointe de la Région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité contribuant au financement de ce service ».

L'article 3 de la loi précise que pour la mise en œuvre du SERM, « les collectivités territoriales, les établissements publics, les sociétés, les groupements... constituent un groupement d'intérêt public ».

À l'article 4, la loi modifie le statut de la SGP (Société du Grand Paris renommée Société des Grands Projets) afin qu'elle puisse participer à l'élaboration des projets SERM et surtout qu'elle puisse être désignée « maître d'ouvrage des infrastructures de transport nécessaires à la mise en œuvre des SERM ».

À noter enfin que l'article 10 prévoit une « conférence nationale des financements des SERM organisée avant le 30 juin 2024, afin de débattre des solutions à mettre en œuvre pour assurer un financement pérenne des dépenses d'investissement et de fonctionnement de ces services ». Les Régions y seront représentées.

  
**10  
ANS**

**C'EST  
LE DÉLAI  
PRÉVU  
PAR LA LOI  
POUR LA MISE  
EN PLACE  
DE 10 SERM**



# MISE EN PLACE DU SERM D'ICI 2032

## DANS LE DÉTAIL

**+19%**

+ 7 trains/jour  
branche Auterive à 5 ans

**+16%**

+ 10 trains/jour  
branche Muret à 5 ans

**+26%**

+10 trains/jour  
branche Villefranche-de-Lauragais  
à 5 ans

**+14%**

+10 trains/jour  
branche Saint-Sulpice à 5 ans

**+62%**

+50 trains/jour  
branche L'Isle-Jourdain à 6 ans

**+59%**

+34 trains/jour  
branche Montauban à 8 ans

La mise en place de ce projet s'articule autour de trois grands priorités destinés à améliorer et décarboner les mobilités du quotidien sur l'ensemble de l'aire urbaine toulousaine.

## LE RENFORCEMENT DE LA DESSERTE FERROVIAIRE

Point névralgique du dispositif, le réseau ferroviaire apporte une réponse majeure à une **demande croissante de mobilités décarbonées**.

Les deux lignes de métro existantes et la troisième, prévue pour 2028, représentent un socle évident sur lequel s'appuyer. Néanmoins, il apparaît nécessaire d'actionner d'autres leviers pour que l'étoile ferroviaire toulousaine devienne l'épine dorsale du système de transports en commun.

**Comment ? En créant des interconnexions avec le métro, via des liaisons continues entre Toulouse et sa périphérie.**

Pour cela, le Service Express Régional Métropolitain (SERM) a pour ambition de mettre en place :

- Un complément d'offres avec **un train toutes les 10 minutes** aux heures de pointe.
- Un **élargissement des plages horaires**, pour garantir une utilisation tout au long de la journée de 5 heures à 23 heures.
- La **création de nouvelles haltes** sur les lignes déjà existantes, pour assurer une couverture plus importante du service sur le territoire.

À l'évidence, cette ambition prendra tout son sens à la condition de mettre à la disposition des usagers des infrastructures capables de supporter un trafic plus important. **L'objectif, c'est d'avoir 121 trains supplémentaires d'ici fin 2032, soit un total de 468 trains quotidiens.**

Des aménagements sont donc nécessaires pour doubler des voies et renforcer la fréquence mais aussi la régularité de l'offre. Par ailleurs, le SERM toulousain prévoit la création de gares terminus aux bornes de l'aire urbaine toulousaine et de points d'interconnexion systématique avec le réseau de métro : cette double évolution permettra de renforcer considérablement les fréquences là où les besoins de mobilité ont le plus évolué.



# +121 TRAINS/JOUR

**+35%**

**C'EST LE NOMBRE DE LIAISONS SUPPLÉMENTAIRES D'ICI 2032, SOIT UN TOTAL DE 468 TRAINS.**

## L'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE PAR AUTOCAR

De nombreuses communes de l'aire urbaine toulousaine et au-delà ne sont pas directement desservies par le réseau ferroviaire. Aussi, la Région Occitanie souhaite également **faciliter dans le cadre du SERM la circulation des autocars sur les grands axes routiers**.

Le principe est donc d'une part, **d'expérimenter des voies dédiées aux autocars et au covoiturage** sur certains de ces axes, et d'autre part **d'aménager des nouveaux itinéraires et de proposer des navettes de rabattement vers les haltes ferroviaires du SERM**.

Il convient, dans un premier temps, de s'appuyer sur l'existant pour :

- **Augmenter la fréquence des autocars liO.**
- **Prolonger des secteurs en site propre** et en créer de nouveaux : proposer des voies réservées aux cars.
- **Mettre en place une nouvelle offre de cars à haut niveau de service** (haute fréquence et ponctualité)

À ce dispositif, peut s'ajouter, en partenariat avec l'opérateur Tisséo, la création de lignes de bus supplémentaires à destination des habitants qui résident dans les zones les moins bien desservies. Cela encouragerait l'accès à l'aire urbaine toulousaine grâce aux transports en commun, avec notamment des liaisons directes vers les trois lignes de métro.



## LE DÉVELOPPEMENT DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX (PEM)

L'objectif ultime du Service Express Régional Métropolitain (SERM) est de donner la possibilité à chacun de **réaliser l'intégralité de ses déplacements en se limitant, au mieux, de la voiture individuelle**.

La Région Occitanie transforme les gares en Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM). Autrement dit d'installer des équipements et des services visant à rabattre les utilisateurs vers le réseau ferroviaire de manière plus efficace.

Ainsi, l'accès à ces pôles stratégiques serait rendu possible par l'usage du covoiturage, de lignes d'autocars liO et même du vélo : le Réseau Express Vélo (REV), porté par le Conseil Départemental de la Haute-Garonne, encourage et facilite ce mode de transport doux vers les gares y compris en zones urbaines. Ces solutions alternatives complètent efficacement le SERM.

Les travaux pour une meilleure accessibilité des PEM, notamment pour les personnes en situation de handicap, seront poursuivis.



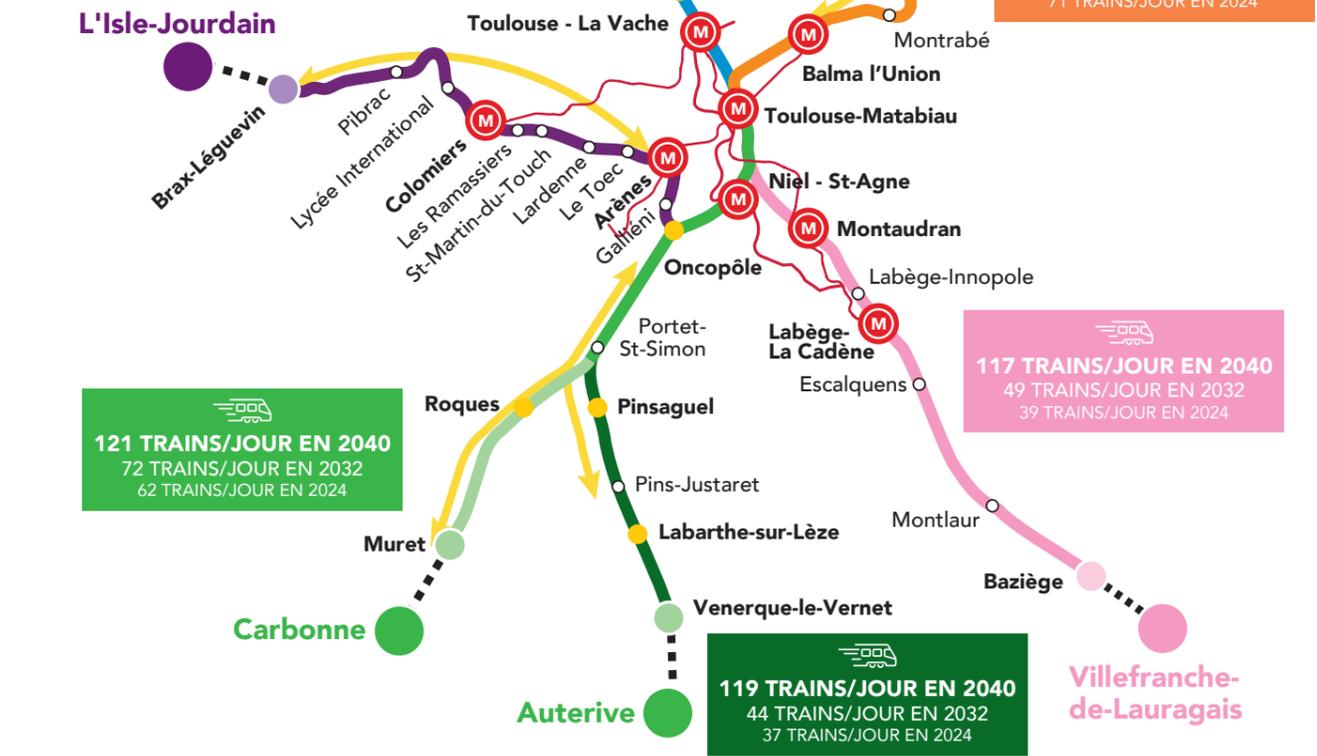
# CRÉATION DU SERM FERROVIAIRE SUR LA GRANDE AIRE URBAINE TOULOUSAINNE D'ICI 2025-2040

## DE NOUVEAUX SERVICES

### Les ambitions

- Des fréquences renforcées** (un train toutes les 10 minutes en heure de pointe)
- Une offre tout au long de la journée** de 5h à 23h
- Une complémentarité renforcée** avec le covoiturage et le vélo

**178 TRAINS/JOUR EN 2040**  
130 TRAINS/JOUR EN 2032  
80 TRAINS/JOUR EN 2024



**COÛT GLOBAL DU SERM**

**INVESTISSEMENT**  
Infrastructures : 3,632 milliards €, dont 348 millions d'€ pour la désaturation de Matabiau  
Matériels roulants : 492 millions €

**FONCTIONNEMENT**  
Circulation des trains : 113 millions €/an

**LÉGENDE**

Liaisons ferroviaires SERM à venir :

- Branche Ouest
- Branche Nord
- Branche Est
- Branche Sud-Est
- Branche Sud

- Terminus partiels
- Terminus du SERM
- Gares/haltes existantes
- Nouvelles gares/haltes ferroviaires
- Lignes de métro A, B et C
- Interconnexions SERM/métro
- Voies réservées pour les cars et les covoiturages sur autoroutes et voies rapides
- Liaisons ferroviaires entre les terminus partiels et définitifs

## QUELS TRAVAUX POUR LE SERM ?

### AXE NORD : 2031 PHASE 1, 2040 PHASE 2

- Interconnexion métro**
- Création de l'avant-gare de La Vache - Route de Launaguet
- Aménagements sur les gares existantes**
- Réaménagements sur toutes les gares situées entre Castelnau-d'Estrétefonds et Toulouse
- Des voies nouvelles**
- Mise à 4 voies sur 19 km et connexion avec la future LGV
- Des nouvelles haltes**
- Création des haltes de Fenouillet - St-Alban, Lalande-Église et Lespinasse
- Travaux : 920 millions d'€**  
**Matériel roulant : 180 millions €**  
**Fonctionnement : 34 millions €/an**

### AXE EST : 2040

- Interconnexion métro**
- Création de l'avant-gare de Balma l'Union
- Aménagements sur les gares existantes**
- Aménagements en gare de Montastruc et St-Sulpice
- Des voies nouvelles**
- Construction d'une voie nouvelle entre Campmas, Gragnague et Montastruc
  - Bifurcation au niveau de St-Sulpice
- Des nouvelles haltes**
- Création de la halte de Rouffiac
- Travaux : 364 millions d'€**  
**Matériel roulant : 84 millions €**  
**Fonctionnement : 16 millions €/an**

### AXE OUEST : 2028 PHASE 1, 2040 PHASE 2

- Interconnexion métro**
- 2 interconnexions métro au niveau de Colomiers et Arènes
- Aménagements sur les gares existantes**
- Aménagements des gares entre Toulouse et Brax-Léguévin
  - Aménagement de terminus sur les gares Brax, L'Isle-Jourdain et St-Cyprien (Arènes)
- Des voies nouvelles**
- Doublements des voies
  - Création de voies d'évitement dynamiques au niveau de Mérenvielle
- Travaux : 415 millions d'€**  
**Matériel roulant : 108 millions €**  
**Fonctionnement : 17 millions €/an**

### AXE TRONC COMMUN SUD : 2040

- Interconnexion métro**
- Création de l'avant-gare de Niel en interconnexion métro et aménagement d'une bifurcation dénivelée au niveau de Portet-sur-Garonne
- Des nouvelles haltes**
- Gare nouvelle à Oncopôle

### AXE SUD-OUEST : 2040

- Aménagements sur les gares existantes**
- Aménagements en gare de Muret et Carbonne (nouvelles voies à quais)
- Des voies nouvelles**
- Construction d'une 3<sup>ème</sup> voie ferroviaire entre Le Fauga et Carbonne
- Des nouvelles haltes**
- Création de la halte de Roques

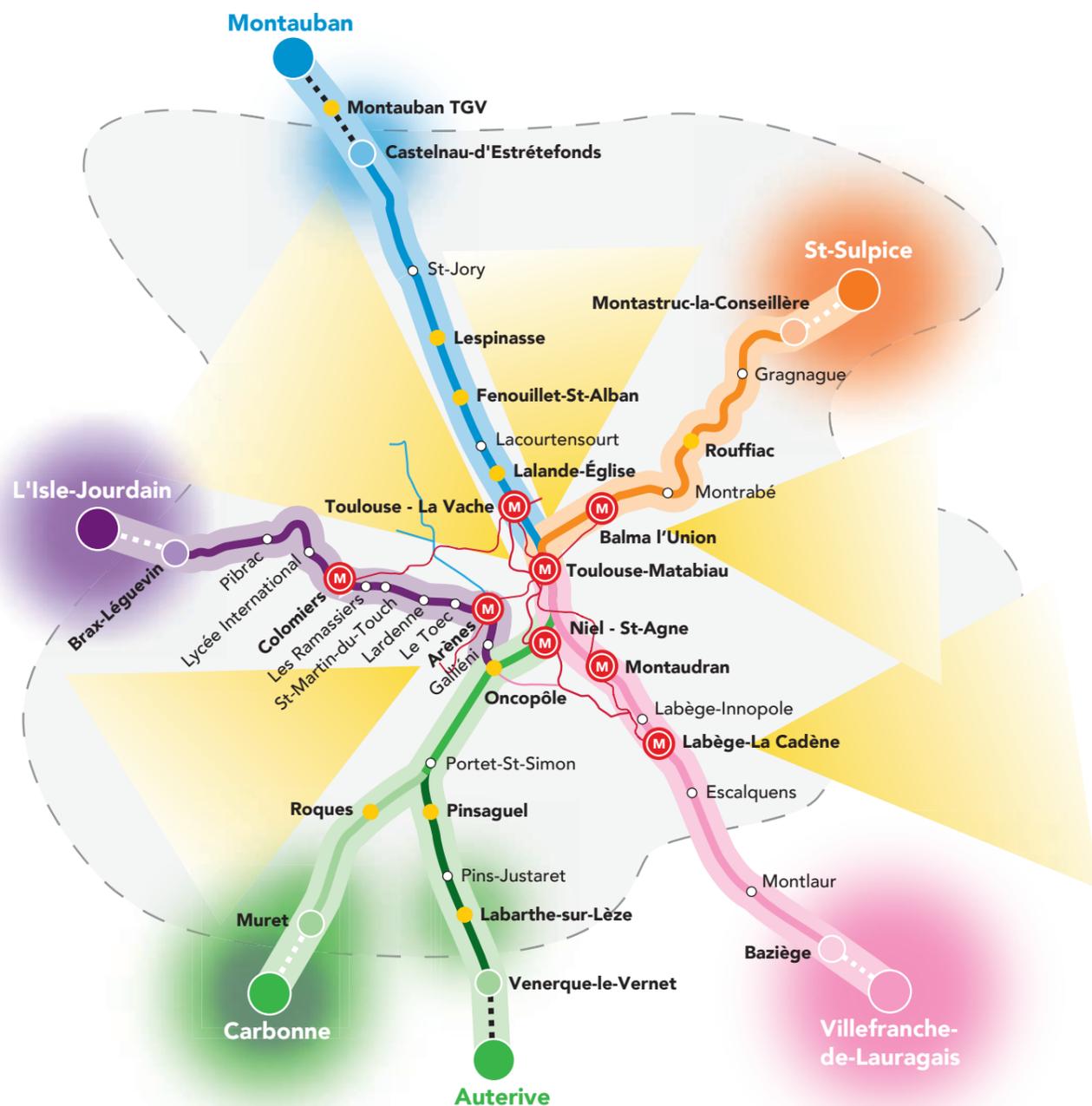
### AXE SUD-EST : 2040

- Interconnexion métro**
- Création de l'avant-gare de Labège-La Cadène
- Aménagements sur les gares existantes**
- Aménagements en gare d'Escalquens, Montlaur et Villenouvelle (nouvelles voies à quais)
  - Aménagement de terminus sur la gare de Villefranche-de-Lauragais
- Des voies nouvelles**
- Construction d'une, voire deux voies nouvelles sur la section Labège - Villefranche-de-Lauragais
- Travaux : 860 millions d'€**  
**Matériel roulant : 48 millions €**  
**Fonctionnement : 15 millions €/an**

### AXE SUD : 2040

- Aménagements sur les gares existantes**
- Aménagement de terminus sur les gares de Venerque et d'Auterive
- Des voies nouvelles**
- Construction d'une nouvelle voie au niveau de Pinsaguel et sur la section Pins-Justaret - Venerque
- Des nouvelles haltes**
- Création des haltes de Labarthe-sur-Lèze, Pinsaguel
- Travaux : 725 millions d'€**  
**Matériel roulant : 72 millions €**  
**Fonctionnement : 31 millions €/an**

# CARTE DE L'INTERMODALITÉ SUR LA GRANDE AIRE URBAINE TOULOUSAINNE



## LÉGENDE

Liaisons ferroviaires SERM à venir :

- Branche Ouest
- Branche Nord
- Branche Est
- Branche Sud-Est
- Branche Sud

Itinéraires de rabattement vélo (Réseau REV TM/CD 31, voies cyclables)

..... Liaisons ferroviaires entre les terminus partiels et définitifs

● Terminus partiels

● Terminus du SERM

○ Gares/haltes existantes

● Nouvelles gares/haltes ferroviaires

~ Lignes de métro A, B et C

~ Tramway lignes 1 et 2

~ Téléphérique urbain sud

Ⓜ Interconnexions SERM/métro

▭ Zone d'aires de covoiturage

▭ Liaisons routières à haute performance

▭ Service de rabattement grâce aux autocars liO

## LE DÉPARTEMENT DU 31 EN PARLE



**Sébastien VINCINI**  
Président du Conseil  
Départemental  
de la Haute-Garonne



La question des mobilités est une priorité pour toutes les Haut-Garonnaises et tous les Haut-Garonnais, face aux coûts des transports individuels, à la saturation du trafic routier dans l'agglomération toulousaine et à la nécessité d'accélérer la bifurcation écologique.

Nous devons agir, aller plus loin et plus vite, en travaillant de façon concertée avec nos partenaires, la Région, la Métropole, Tisséo, les EPCI et l'État.

Nous devons offrir aux Haut-Garonnais, ruraux comme métropolitains, une alternative de transport compétitive : se déplacer en transport en commun doit être plus rapide, plus efficace et moins cher qu'en voiture individuelle.

Nous sommes prêts à participer à la mise en place rapide d'un SERM, en plus de ce que nous faisons déjà en matière de mobilité avec le financement du Projet Mobilités de Tisséo à hauteur de 201 M€ et de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Toulouse-Paris pour 534,3 M€, la création de 100 km de Réseaux Express Vélo (REV) et de 3 000 places de covoiturage.



# LES PREMIÈRES ÉTAPES DES TRAVAUX

Parce que la mise en place de ce projet nécessite des aménagements spécifiques et d'envergure, il est nécessaire d'avancer pas à pas dans l'élaboration de ce dispositif, via des échéances à court, moyen et long terme.

Sur le volet ferroviaire, le complément d'offres visant à augmenter la fréquence des trains en heure creuse serait soumis, dans un premier temps, à une phase d'expérimentation courant 2025.

Sur l'axe Nord, le développement de l'offre sera visible dans le cadre des aménagements ferroviaires et de la livraison de la LGV Toulouse-Bordeaux, effectives courant 2031.

Ce projet permettra de réaliser une première étape du SERM à l'échelle de l'aire urbaine resserrée (Toulouse-Castelnau-d'Estrétefonds, sur l'axe Toulouse-Montauban). Les travaux sur l'axe Colomiers-Brax seront, quant à eux, livrés en 2028 pour un renforcement des dessertes.

Pour le volet routier, des voies réservées aux autocars et au covoiturage seront expérimentées.

Le développement des équipements et services de rabattement continueront à progresser avec l'évolution du réseau autocar liO et du Réseau Express Vélo (REV).



## DATES CLÉS

### 2028

- Fin des travaux ferroviaires axe Colomiers-Brax
- Mise en service Halle des transports Toulouse
- Mise en service Pôle d'Échange Multimodal (PEM) Colomiers et de Montaudran
- Mise en service Pôle d'Échange Multimodal (PEM) Labège-La Cadène

### 2031

- Arrivée LGV Toulouse - Bordeaux
- Mise en service aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse : axe Toulouse Montauban
- Pôle d'Échange Multimodal (PEM) La Vache

# GOUVERNANCE, FINANCEMENTS ET CALENDRIER DE CANDIDATURE DU SERM

La concrétisation de ce saut qualitatif des mobilités sur l'aire urbaine toulousaine requiert une collaboration étroite et une mise en commun des compétences de l'État, des collectivités, des Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) ainsi que des entreprises et établissements publics nationaux (SGP, SNCF) comme locaux (Tisséo). Au vu de l'urgence de la situation, des enjeux financiers et de la complexité technique des opérations à conduire, un resserrement de ces liens entre partenaires au sein d'une gouvernance commune est indispensable.

- **Créer une structure de portage des investissements pour bénéficier de ressources nouvelles**

Une structure nouvelle pour porter les infrastructures de demain : la démarche de coordination des compétences déployée dans le cadre des Études Multimodales doit être complétée d'une stratégie d'investissement coordonnée. À cet égard, il est proposé en partenariat étroit avec l'État de rassembler les collectivités partenaires dans une structure unique dédiée au financement des infrastructures.

- **Créer une structure de coopération assumant un rôle de coordination des Autorités Organisatrices sur le périmètre de l'aire urbaine toulousaine**

Une structure commune permettra de rassembler les intérêts, les compétences et les financements nécessaires aux nouvelles mobilités du SERM.

- **Apporter les ressources nécessaires au financement de ces nouveaux équipements et services**

Le développement des nouvelles infrastructures et le coût de fonctionnement du SERM sont hors de portée pour les seuls budgets des collectivités territoriales. Une contribution de l'État en investissement à hauteur des besoins est indispensable, ainsi qu'une levée de ressources fiscales dédiées et adaptées.

## CALENDRIER DE CANDIDATURE POUR OBTENIR LE STATUT DE SERM



FORMALISATION D'UN DOSSIER DE CANDIDATURE AVEC GOUVERNANCE, PLAN DE FINANCEMENT (INVESTISSEMENT/FONCTIONNEMENT) ET INTEROPÉRABILITÉ DES SERVICES D'INFORMATION VOYAGEURS ET BILLETTIQUE

CONVENTION À CONCLURE POUR 10 ANS ENTRE LE GROUPEMENT CONSTITUÉ, L'ÉTAT ET LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ





## **HÔTEL DE RÉGION**

### **TOULOUSE**

22, bd du Maréchal Juin  
31406 Toulouse cedex 9

### **MONTPELLIER**

201, av. de la Pompignane  
34064 Montpellier cedex 2

### **APPEL GRATUIT**

Numéro unique

 **3010**

---

**X @occitanie**

[laregion.fr/sermtoulousain24](http://laregion.fr/sermtoulousain24)

