



Mémoire de stage :
« Rallumons l'Étoile ! »,
Comment une association citoyenne se
place dans le jeu d'acteurs de la
gouvernance des transports ferroviaires afin
de promouvoir le RER toulousain ?



Remerciements

Je tiens à remercier l'association « Rallumons l'étoile ! » qui m'a bien accueilli. Plus particulièrement, M Benoît Lannuse et Stéphane Levéfre qui m'ont beaucoup apporté en enseignement en tant que maîtres de stage. Je remercie aussi les membres du groupe technique de l'association qui m'ont fourni des pistes dans mes éléments de réflexions. Puis je tiens à remercier les autres membres de l'association qui ont pu me soutenir dans ma démarche et me fournir la bonne humeur qui caractérise bien l'association : Aurélie Ducruet, Jean-Pierre Hegoburu, Bernard Piat, Jean-Christophe Babinet, Elizabeth Matak, Benoît Durand et tant d'autres...

Je tiens aussi à remercier toutes les personnes et institutions que nous avons pu rencontrer au cours de mon stage : La SNCF, etc.

Je souhaite aussi remercier mes enseignants du master ainsi que mon responsable pédagogique, M. Wolff, qui m'a aidé à la réalisation de ce mémoire.

Je remercie mes camarades de classes (Erwin Dehon et Thibault Chaumard) qui m'ont donné des clefs de réflexion durant de longues discussion.

Puis je souhaite remercier Chloé, mes amis et ma famille, qui m'ont été d'un grand soutien.

Sommaire

Remerciements.....	3
Introduction.....	5
I. I Le RER ailleurs et en France.....	9
A. Qu'est-ce qu'un RER ?.....	11
B. Du train urbain en Europe.....	13
C. Le RER en France : un objet de gouvernance non identifié.....	19
D. Le RER en France : entre exclusivité parisienne et diffusion métropolitaine.....	21
E. Evolution débat sur le RER Toulousain.....	28
II. Un stage atypique.....	39
A. Cadre du stage.....	41
B. Travaux SIG et cartographiques.....	42
C. Chargé d'étude de projet de transport.....	60
D. Communicant et vulgarisateur.....	65
E. Compétences acquises.....	65
III. Observations au sein de Rallumons l'étoile : mettre le RER sur l'agenda politique.....	68
A. Les socles méthodologiques de l'Association.....	70
B. Méthodes d'actions.....	76
IV. Conclusion.....	81
V. Bibliographie.....	83
VI. Tables des matières.....	89
VII. Index des illustrations.....	91
VIII. Annexes.....	93

Introduction

Toulouse est une métropole industrielle française d'échelle européenne. Elle connaît une croissance démographique et urbaine forte depuis 30 ans. La ville rose est dans un processus de métropolisation. Les déplacements au sein d'une métropole comme Toulouse sont de plus en plus complexes à traiter, pourtant nous observons que la seule réponse est une juxtaposition des modes de transports. Mais la question du train comme étant un moyen de déplacement urbain fut peu exploité dans la ville de l'avion. De plus, ce dernier débouche sur des points de gouvernance plus complexe Or les impératifs du développement durable nous oblige à traiter la question de la sur-utilisation de la voiture.

La gouvernance et l'aménagement des modes de transport font l'objet d'une sectorisation politique complexe en France. Cette situation peut conduire à l'enlisement de certains projets, voire leur élimination ou leur absence. Même s'il existe des processus réglementaires¹ qui permettent au citoyen de s'emparer de projet d'aménagement, ces derniers semblent insuffisants.

Or, cette situation peut amener un groupe de citoyens, au travers d'organisations associatives, à se mobiliser et à porter lui-même un projet de transport collectif. C'est le cas de l'association « Rallumons l'étoile ! » qui a pour projet de développer un système de RER dans l'agglomération toulousaine. Cette idée de recourir à un tel projet résulte du constat suivant : L'agglomération de Toulouse fait face à une forte congestion

1 (enquête publique et débat public entre autres)

automobile et à un manque d'alternative à cette dernière extra-muros, or elle possède une étoile ferroviaire à 5 branches sous utilisée.

Le collectif « Rallume l'Étoile ! » est né il y a 1 an et demi. Il s'agit d'un collectif de citoyens qui milite pour l'introduction d'un système de transport ferroviaire métropolitain lourd, comme étant une des solutions aux problématiques de désengorgement de Toulouse. Elle se présente sous la forme d'une association loi 1901, qui a plus de 350 adhérents individuels², et 15 communes adhérentes en personnalité morale. Afin d'atteindre l'objectif d'obtenir des lignes de RER, elle use de nombreux moyens : communication sur les réseaux sociaux, expertise technique, organisation de divers évènements et d'actions que nous détaillerons plus spécifiquement dans ce mémoire. L'association se situe à l'intersection d'un jeu d'acteurs entre toutes les AOM et la sphère politique, où elle fait office de « facilitateur » entre les institutions, puis de lobbyistes auprès de ces dernières et de l'opinion. L'association cherche à démontrer la faisabilité et l'utilité d'un RER, lignes par lignes, avec des visons à court et long termes et prioriser d'abord une optimisation de l'existant.

Voici les principales missions qui m'ont été confié au sein de cette structure : Contribution à l'expertise technique, production d'un diagnostic territorial, accompagnateur interne et externe, puis participation aux actions publiques. Les différentes missions avaient pour focale géographique principale l'axe Castelnau-d'Estrétefonds/Baziège, qui constitue l'objectif à court terme de l'association. Mais durant le stage, il fut amené à nous préoccuper d'autres branches de l'étoile, notamment la branche ouest entre Toulouse est l'Isle-Jourdain.

Ayant à disposition ces éléments, nous allons nous poser la question suivante au travers de ce mémoire : Comment une association citoyenne se place dans le jeu d'acteurs de la gouvernance des transports ferroviaires afin d'en influencer leurs politiques publiques ?

L'enjeu de cette question est de voir comment le citoyen, au travers de structures associatives, développe un projet d'aménagement du territoire, comment il porte ce projet auprès des institutions, comment il se place dans l'échiquier des acteurs de l'aménagement des transports, et quels sont les outils et méthodes qu'il utilise. Une association a moins de contrainte qu'un acteur de l'aménagement classique, plus de liberté et elle dispose d'une diversité de profils en son sein. Il peut donc être intéressant de voir quelles sont les potentielles innovations et méthodes que cette dernière peut porter. Cela peut à l'avenir constituer une problématique de recherche plus poussée dans la mesure où une association peut constituer un mini-laboratoire d'aménagement territorial, bousculer les méthodes fréquemment utilisées dans des cabinets d'études classiques, et user d'un pouvoir politique nouveau dans un contexte de crise de la représentativité du citoyen.

Pour répondre à cette problématique, nous allons suivre le déroulement suivant : Tout d'abord, nous allons approfondir les éléments de contexte sur le RER en Europe, en France et à Toulouse. Dans un deuxième temps, nous nous focaliserons sur le contenu du stage au, et nous y apporterons un regard critique. Puis en troisième partie, nous porterons plus particulièrement attention aux actions et aux méthodes de l'association.

I. I Le RER ailleurs et en France

A. Qu'est-ce qu'un RER ?

Le terme de RER n'est pas forcément correct pour désigner ce qui est en fait des trains au gabarit ferroviaire dédié au transport en commun urbain. Ce terme est emprunté au Réseau express régional d'Île-de-France, et a donc une connotation parisienne en France. Il existe dans notre pays qu'un seul véritable RER dans la région parisienne.

Il n'y a pas de définition universelle du RER. En revanche, il y a des points communs : des trains urbains et métropolitains qui circulent sur des voies classiques de gabarit ferroviaire, qui sont capacitaires, cadencés au minimum à l'heure sur de vastes plages horaires, et desservant l'ensemble de la métropole sans rupture de charge et avec une tarification urbaine. Les stations ont plus de distances entre elles par rapport aux réseaux du métro, et la vitesse commerciale est plus élevée. Les rames utilisées sont dédiées aux lignes de RER, et elles sont spécifiques à ce mode de transport : rames capacitaires avec une forte accélération et décélération, généralement de grandes portes et parfois deux niveaux. Ce sont donc des rames dédiées à du « MassTransit ». Le réseau doit aussi être clairement identifiable par les usagers via une dénomination similaire aux métros. La désignation de RER n'est pas systématique. Par exemple dans les pays de culture Germanique, on retrouve la dénomination « S-Bahn ». On retrouve aussi le terme de REM³ dans le débat sur la loi LOM (Assemblée Nationale, s. d.) et dans certaines villes françaises comme Lyon. Mais dans un souci de clarté, et pour reprendre le terme qui est utilisé par la structure qui m'a hébergé, nous allons utiliser dans ce mémoire le terme de « RER ».

3 Réseaux express métropolitains

Dans les autres pays européens⁴, les RER sont fréquents et certaines villes de 100 000 habitants en sont dotées. Voici un tableau qui permet de visualiser la diffusion du RER.

Dans la sous-partie suivante nous allons présenter deux exemples européens.

Exemples de villes doté de RER			
Ville	Population ⁵	Nombre de lignes	Nombre de gares
Paris	12 568 755 (2016, au)	5 ⁶	249
Munich (Allemagne)	1 549 615 (2019, mu)	10	238
Fribourg (Suisse)	38 500 (2017, mu)	7	58
Zurich (Suisse)	Ev 3 000 000 (2010au)	26	171
Milan (Italie)	7 123 563 (2009, agg)	12	123
Brême (Allemagne)	1 184 407 (2005, au)	4	35
Salzbourg (Autriche)	153 300 (2018, mu)	5	64

4 En particulier en Allemagne et en Suisse

5 Municipale = mu, aire urbaine = au et agglomération = agg

6 On ne prend pas en compte les lignes de Transilien

B. Du train urbain en Europe

Le RER en France est principalement connoté comme étant une « chose » parisienne . En effet, seulement la ville de Paris dispose d'un réseau de transport ferroviaire urbain. Pourtant, de nombreuses villes européennes d'une taille de 100 000 habitants possèdent des réseaux de RER.(« Des RER dans les grandes villes », 2019). Le RER c'est mieux diffuser en europe. L'image ci-dessous illustre la diffusion des S-Bahn en Allemagne.

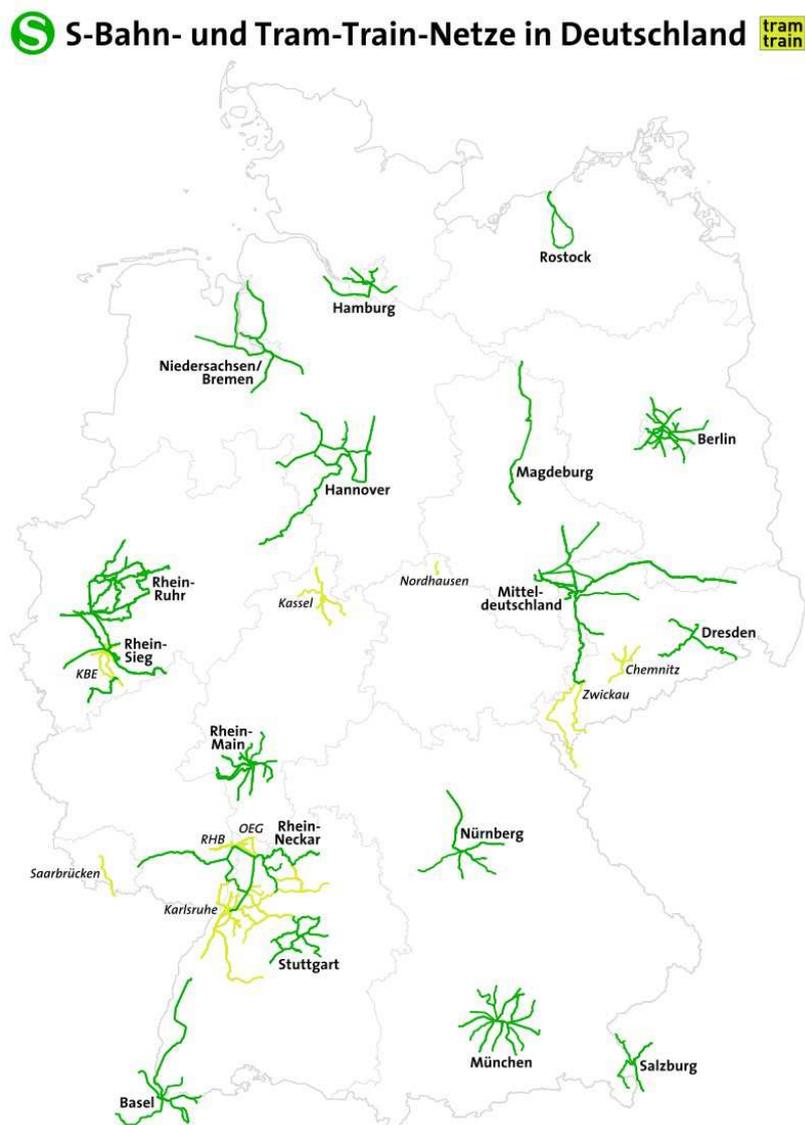


Illustration 1: Diffusion du RER en Allemagne. Source : Wikipédia

Nous allons présenter deux exemples européens de mise en place d'un RER : Le S-Bahn en Suisse et le RER de Bruxelles.

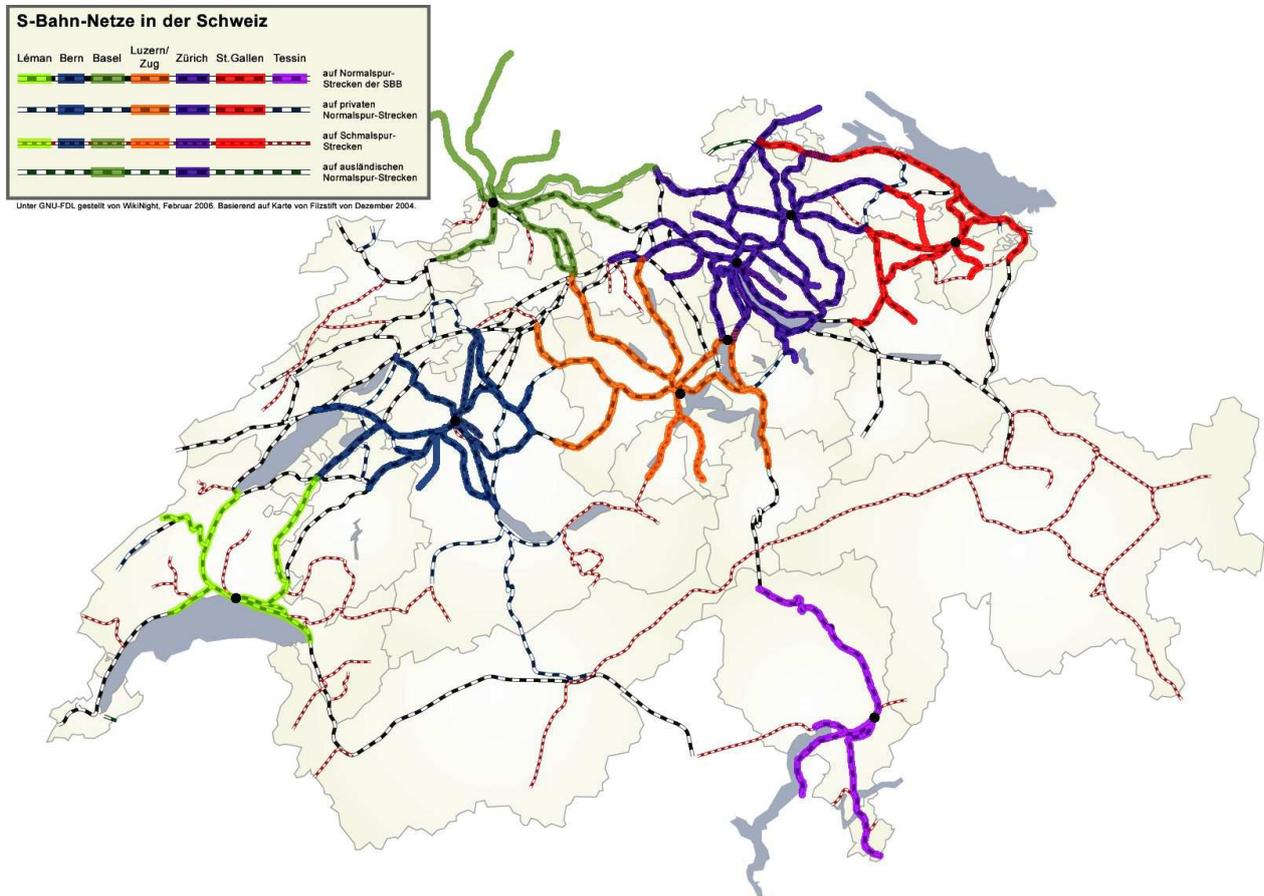


Illustration 2: Les différents réseaux de RER suisses. Source Wikipédia

Premièrement, la Suisse fait figure d'exemple pour les partisans du RER en France, en particulier « Rallumons l'étoile ! ». La Suisse possède une métropole au sens strict : Zurich (1 Million d'habitants). Pourtant le RER (ou S-Bahn en Suisse alémanique) est diffusé dans la plupart des villes suisses faisant office de nœud de réseaux. Cela comprend des villes moyennes comme Fribourg (38 000) ou des villes plus importantes comme Lausanne (139 000 habitants) ou Berne (130 000 habitants). Ces lignes de RER montrent une volonté d'affirmation des Cantons (l'AOT) et d'une logique métropolitaine Suisse. Le

développement de ces RER suit une logique de réseaux et d'aires et non de nœud centraux. Le fait que des villes suisses d'une centaine de milliers d'habitants, tout comme Toulouse, peut dans un premier abord interroger les citoyens Français. Or, l'exemple suisse, en particulier de Lausanne et Genève (avec le CEVA qui va ouvrir en décembre 2019) a des particularités propres à la Suisse : Une culture du ferroviaire, articulation entre transport et urbanisme plus présente (avec l'aménagement des quartiers autour des gares par exemple), une forte intégration des différents acteurs (des tarifications urbaines qui concernent une multitude d'acteurs privés et publics), la gouvernance des transports moins morcelée et plus coopérative, intervention de l'État fédéral dans les financements d'infrastructures et un cadencement national qui facilite les correspondances entre les missions, et des infrastructures ferroviaires plus performante qu'en France. (Sutton & Varlet, 2015)

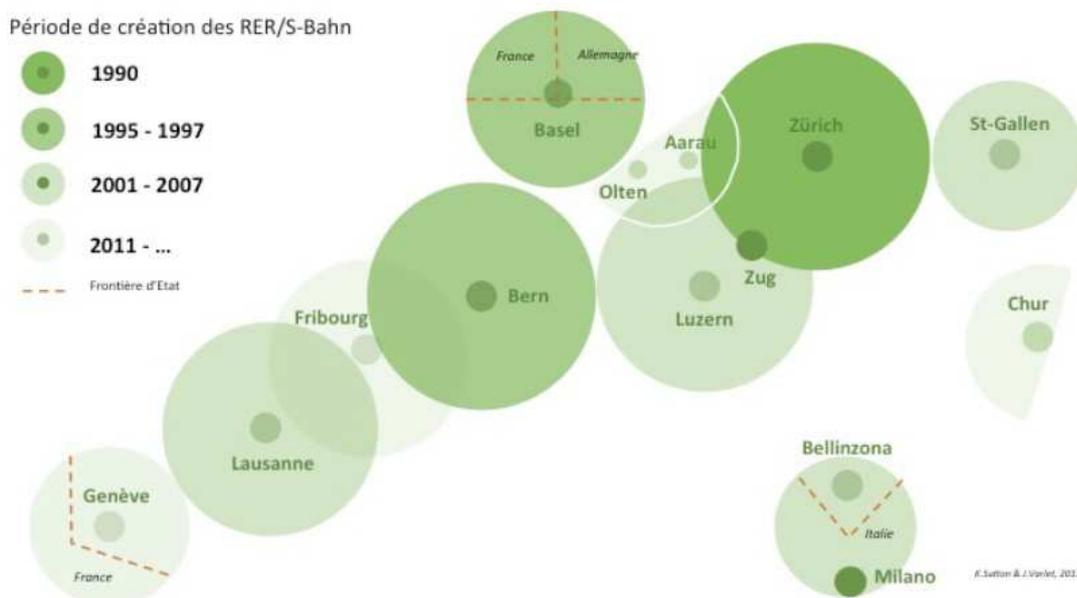


Fig.2 – Diffusion de la nomenclature S-Bahn/RER dans les cantons suisses (J. Varlet, K. Sutton, 2013).

Illustration 3: Chronologie des créations des RER suisses. Sources : Varlet et Sutton

Si le ferroviaire Suisse fait figure d'exemple en termes de réseaux de RER et de coopération dans les projets, cela est moins le cas pour le RER bruxellois.

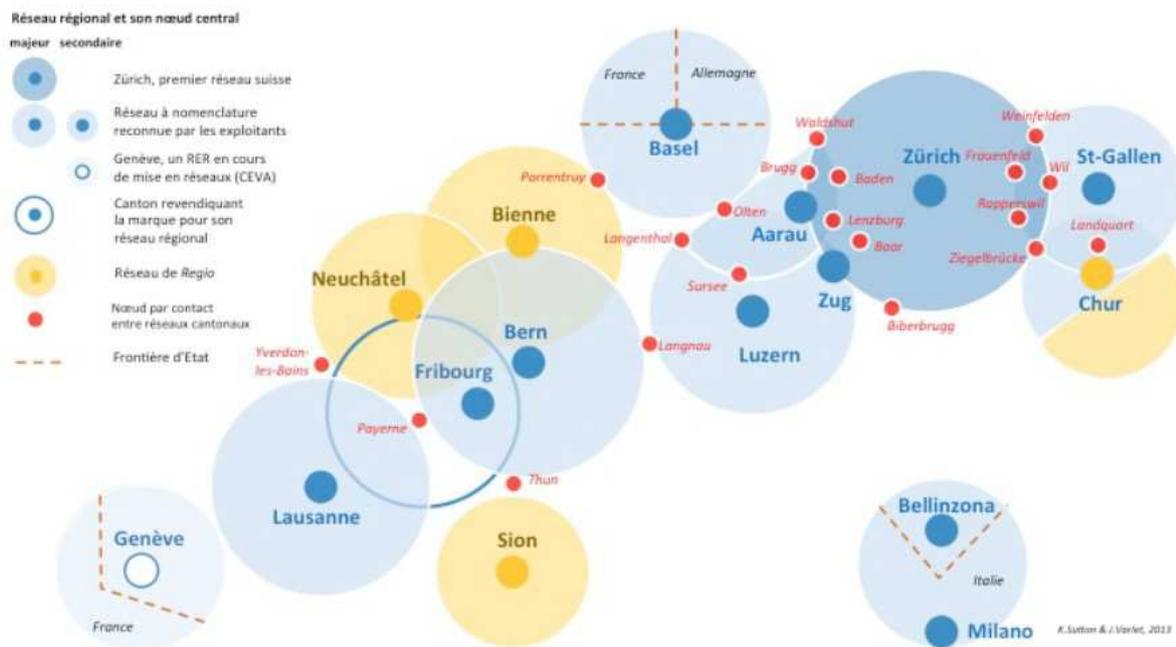


Fig.3 – Typologie des réseaux ferroviaires régionaux suisses. (J.Varlet, K.Sutton, 2015).

Illustration 6: Typologie des RER suisses. Sources : Varlet et Sutton

L'idée d'avoir un RER à Bruxelles est apparue dans le débat public dès la création de la Région Bruxelles Capitale à la fin des années 80. En effet, l'idée d'un RER se retrouve présente dans de nombreux discours de partis politiques. Le constat qui est partagé par tous les acteurs politiques est que la ville de Bruxelles connaît un étalement urbain fort, une présence de la voiture importante (port modale et infrastructure routière) alors qu'elle possède un réseau ferroviaire dense en étoile sous utilisé. Ce constat est devenu donc un problème public. Mais le projet de RER sera difficilement mis sur la table à cette époque. Malgré le fait que des études ont été lancées par des cabinets, les mésententes entre les trois régions (Wallonie, Flandre, et RBC) concernées vont ralentir la coordination. De plus, la SNCB (Compagnie ferroviaire nationale Belge) pose des arguments techniques pour freiner le projet. En effet, la SNCB et ses filiales (en particulier Infra-bel) opposent des

arguments tels que la robustesse du réseau et la saturation de la gare centrale. Pour elle, le RER n'est pas dans ses cordes et elle a peu d'intérêt à développer un tel réseau, car la plupart de ses activités concernent les trains régionaux et les intercités. Pourtant, à l'avenir, elle acceptera le projet, car elle y trouvera son compte pour moderniser son infrastructure. Une convention fut signée par les trois Régions et les acteurs ferroviaires en 2003. Cette dernière comprend : le principe d'un RER, établissement d'une « zone RER » et la création d'espaces de négociation entre les différents acteurs. Cette convention est née d'un long travail de rapprochement entre les trois régions. Malgré cela, la convention ne précise pas les modalités d'exploitation, qui n'ont toujours pas été validées. Toutefois, en 2005 des travaux ont été réalisés par Infra-bel⁷, et certains ont même été terminés ; cela est paradoxal et montre bien la complexité de ce projet. En effet, suite au conflit entre les différents acteurs de la gouvernance, les ingénieurs d'infra-bel ont eu une main mise sur les travaux à réaliser, en remplacement d'une politique commune claire. Il est à noter qu'il y a peu de coordination entre les documents d'urbanisme des différentes institutions de cette zone RER et que les communes ont peu été associées au projet de RER. Pourtant, des mesures d'accompagnement en termes d'urbanisme ont été prévues dans la convention de 2003, mais la trop forte sectorisation et les conflits territoriaux sont un frein à cette intégration entre transport et urbanisme. En 2009, une étude prévoit la mise en place du réseau en 2012. Or à l'heure actuelle, il n'est toujours pas mis en place. Le projet connaît des accélérations et des décélérations suivant les calendriers politiques, en plus du projet qui subit les conflits communautaires très présents en Belgique, en particulier avec l'absence longue de gouvernement qui a battu tous les records mondiaux. Le projet est prévu pour 2025. Mais une exploitation temporaire et intermédiaire avec 12 lignes a été lancée en 2015 (Damay, 2013; « RER à Bruxelles », 2016)

⁷ via le plan investissement pluriannuel de la SNCB qui est validé tous les 10 ans

Dans ce projet de RER, on note une difficulté de concilier l'espace fonctionnel et les espaces politiques. Le projet fut lancé dans une forme de « quiproquo » où chaque acteur espérait imposer sa vision du projet pour plus tard. Pourtant, malgré les incertitudes qui n'ont pas été levées entre les différents acteurs, des travaux ont été entrepris.

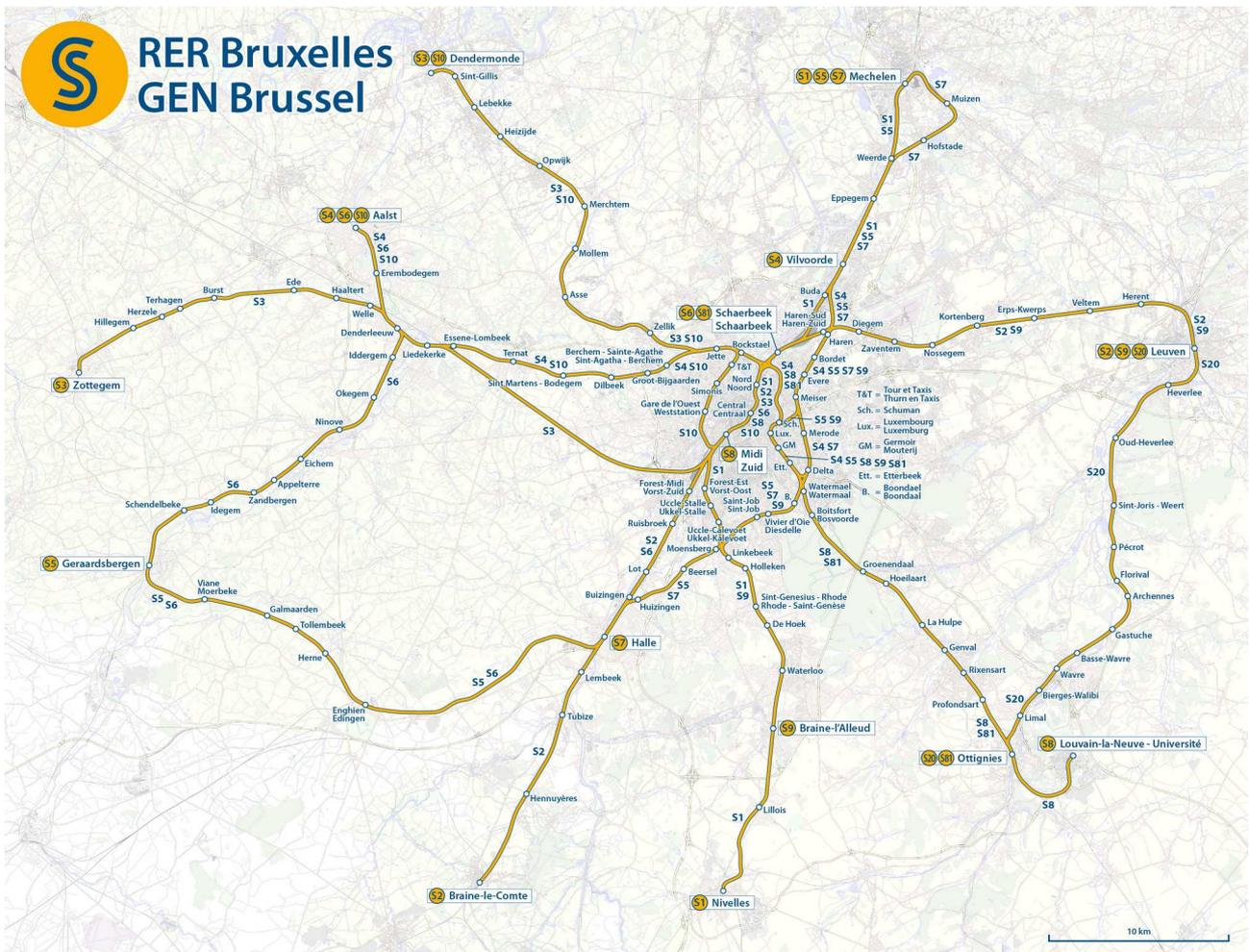


Illustration 6: Carte du réseau actuelle du RER bruxellois (Bardet, 2006)

C. Le RER en France : un objet de gouvernance non identifié

Un mode de déplacement se définit par l'utilisation d'un moyen de se déplacer (véhiculé ou non), couplé à des infrastructures dédiées et si besoin d'une exploitation spécifique. Chaque mode de transport est généralement régi par des lois qui le concerne (mais il peut exister des vides juridiques, comme pour la trottinette qui fait l'objet de débat pendant la loi LOM). Ils n'ont pas tous les mêmes modalités d'aménagement, ni les mêmes coûts (Razemon, 2018) pour la société, ni la même échelle, ni le même impact sur le territoire et la morphologie de ces derniers. Leurs différences propres ont conduit (Reigner, 2012) à une séparation de la gouvernance. Il n'existe pas de compétence transport unique, mais des compétences transport : rail, voirie, transports urbains... L'attribution d'une des compétences transport à un acteur public est régie par le législateur. Ce dernier attribue ou transfère des compétences, au travers de lois (Actes de décentralisation, loi NOTRe, ou la loi LOM actuellement en débat). Les entités publiques gouvernant les transports sont appelées : autorité organisatrice des transports (AOT), qui sont devenues ensuite autorités organisatrice des mobilités (AOM). La gouvernance des transports est donc divisée entre différents acteurs publics que sont en général⁸ : la commune, les EPCI, syndicat transport, la Région et l'État. Les transports publics sont régis par 5 lois :

- la loi LOTI (1982) qui précise le droit au transport, la notion d'AOT et la répartition des compétences
- la loi LAURE (1996) qui institue le PDU
- la loi SUR (2000), qui permet une meilleure coopération entre les AOT
- Loi Grenelle II (2010) qui donne des ambitions sur l'ecomobilité

8 Et le département avant 2017

- la loi NOTRe (2015) qui redistribue la répartition des compétences entre les collectivités, en particulier vers la Région (transfert des liaisons interurbaine départementales).

La répartition des compétences est la suivante :

- L'État et le gouvernement contrôlent le cadre général et votent des lois. Ils participent au financement de certain projet.
- La Région assure les services de transport ferroviaire régionaux et les services de transport routier interurbain. Elle est aussi la cheffe de file en termes d'intermodalité
- Les communes et groupement de communes assurent les transports urbains et la mobilité urbaine (voiture, vélo et marche)

On remarque donc que les compétences sont sectorisée. Or le cas du train urbain est particulier puisque il est a cheval entre du transport ferroviaire et du transport urbain, à cheval entre une compétence régionale et communale. Pourtant il existe un cadre légal à la coopération entre diverse AOT :

*Article L 1211-2 du code des transports
« Les autorités compétentes pour l'organisation des transports et les gestionnaires des infrastructures coordonnent leurs actions et harmonisent leur politique à l'échelon régional et dans les aires urbaines... »*

*Article L 1211-3 du code des transports
La politique des transports favorise
1° la complémentarité des modes ... leur coopération, notamment ... par l'aménagement des lieux d'échanges et de correspondances, par la création d'aires de stationnement sécurisé pour les vélos dans les nouvelles gares et les réaménagements de gares existantes...
2° la coopération entre les opérateurs, la tarification combinée et l'information des usagers sur les différents modes de transports, par la coordination de l'exploitation des réseaux...*

Ce cadre à permis une coopération pour la création de la billettique interopérable qu'est la carte Pastel.(Saubion & CERMA, 2017)

D. Le RER en France : entre exclusivité parisienne et diffusion métropolitaine

Comme évoqué plus haut, si l'on recherche la présence d'un tel système de transport en France, on remarque qu'il est seulement présent dans la région parisienne. Le RER parisien est entré en service le 9 décembre 1977, mais le premier tronçon du RER A fut ouvert entre Nation et Boissy-Saint-Léger en 1969 et nommé « Métro Régional ». Il comporte à l'heure actuelle 5 lignes d'un total de 587 km et de 249 gares. Ce réseau est exploité et possédé par la SNCF et la RATP. Ce projet est né d'une volonté gouvernementale de relier les gares parisiennes et de mieux relier Paris à sa périphérie. Le projet fera partie des documents d'urbanisme dès 1965 (dans le SDAURP⁹) Le réseau se développera pendant plus de 50 ans. À l'heure actuelle, il est encore en cours d'amélioration avec, par exemple, l'extension du RER E d'ici 2022. Si l'on regarde au détail tous les travaux entrepris pour développer ce réseau, on note la forte présence de l'État. En effet, une des raisons qui peut expliquer le fort développement des transports ferroviaire urbain à Paris et non dans le reste de la province, c'est le caractère très centralisé de la France. En effet, les principaux projets de transport ou de développement urbain ont longtemps été centrés sur Paris. Mais cette histoire jacobine n'est pas la seule explication.

En France, la culture du mode ferroviaire est en perte de vitesse depuis la fin des années 60 avec la perte d'une vision nationale de l'aménagement du territoire et avec le paradigme de l'automobile qui a gagné tous les décideurs. Le transport ferroviaire a été pendant 50 ans vu comme un concurrent à la route ou aux transports aériens, or c'est

9 Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne

deux derniers ont été longuement privilégiés au travers de mesures (détaxe sur le kérosène) ou politiques d'urbanisme du tout voiture. De nombreuses lignes ferroviaires ont fermés sous couvert d'absence de rentabilité, alors que le transport routier n'est pas tout aussi rentable et coûte à la société (Razemon, 2018) (« La route aussi coûte de l'argent à tous les Français (même ceux qui ne roulent pas dessus) », 2018) (« Combien coûte l'insécurité routière », 2018). L'État ainsi que la SNCF ont grandement participé au développement de ce paradigme. Or avec les impératifs du réchauffement climatique, ce paradigme tend à s'essouffler, et on note un retour du ferroviaire sur le débat public. On peut citer l'exemple de la polémique de la fermeture des trains de nuit (et la création du collectif « oui au train de nuit ! ») ou du fret entre Perpignan et Rungis, où des pétitions ont émergé sur les réseaux sociaux. Mais il faut nuancer ceci avec le rôle des Régions dans le développement de l'offre ferroviaire régionale. En effet, depuis la régionalisation du transport ferroviaire en 2002, de nombreuses Régions se sont emparées de cette compétence pour développer leurs réseaux régionaux. (Barone & Ollivier-Trigalo, 2010) On peut citer l'exemple de la Région Midi-Pyrénées, qui a mis en place le « Plan Rail » de 2007 à 2013. Ce plan prévoyait par exemple le renouvellement de 500 km de voie, du doublement de 20 km entre Toulouse et Saint-Sulpice. (Wolff, 2016)

Le gouvernement semble aussi changer de paradigme s'agissant des trains métropolitains. En effet, la loi LOM (Orientation des mobilités) actuellement en deuxième lecture à l'Assemblée nationale, semble s'orienter en faveur de ces derniers. En effet, la loi évoque que les « déplacements du quotidien » et la « désaturation des nœuds ferroviaire » font partie des priorités (« Dossiers législatifs—Projet de loi d'orientation des mobilités (TRET1821032L) | Legifrance », s. d.). C'est dans ce cadre que la Ministre des transports Elizabeth Borne a demandé la création d'un « schéma national des RER

métropolitains pour la fin 2019 » aux métropoles. Elle estime que « le ferroviaire ne joue pas encore son rôle dans les métropoles régionales, que ce soit à *Bordeaux, Toulouse, Marseille, Strasbourg, ou encore Lyon* », et elle a annoncé avoir mis 2,6 milliards d'euros sur 10 ans sur la table (« Réseau. Le RER va s'exporter dans les régions », 2019). Pareil pour la SNCF, qui a récemment organisé un colloque sur ce sujet le 28 mai à Bordeaux. « Rallumons l'étoile ! » fut d'ailleurs invité à ce colloque.

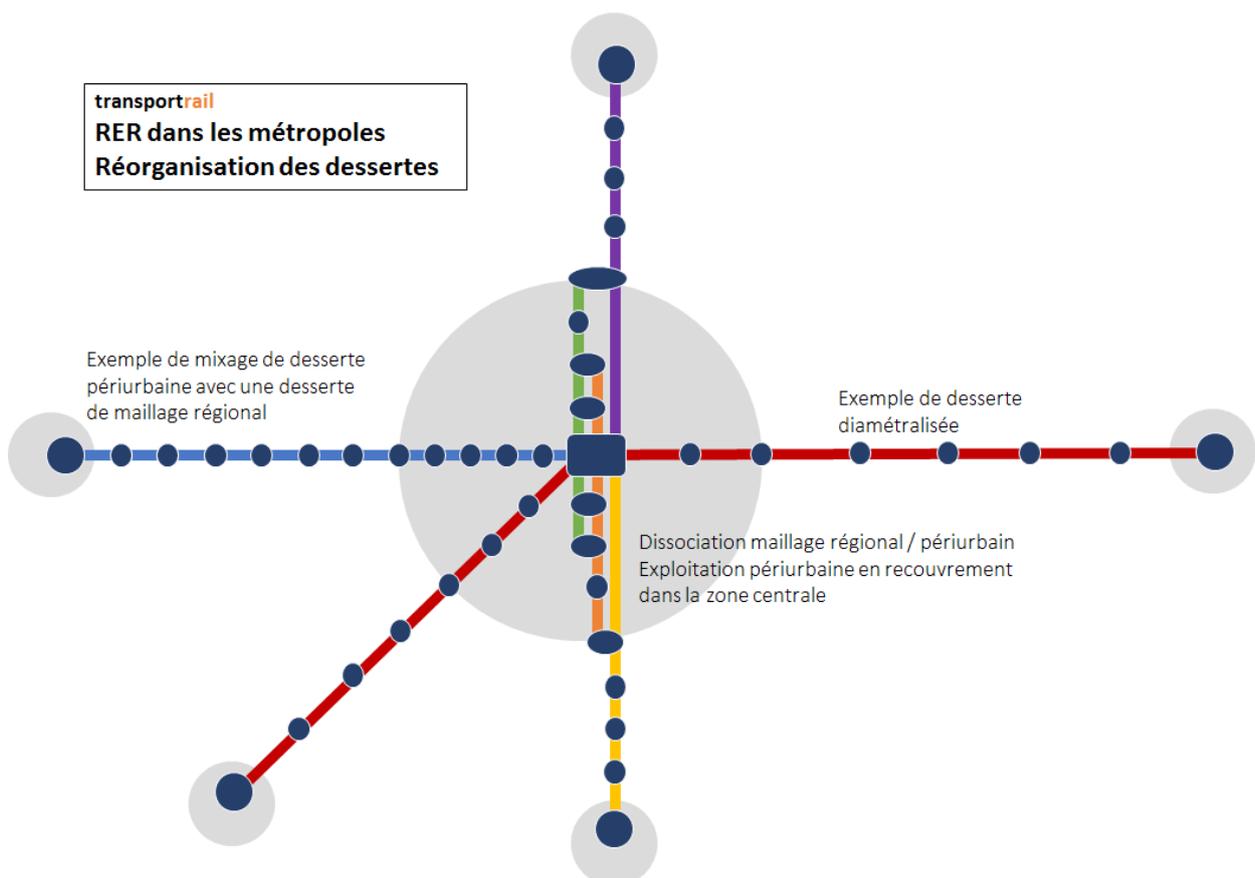


Illustration 4: Principe de création d'un "REM", avec plusieurs exemple de déserte. Source : Transportrail.com

Parallèlement, dans de nombreuses villes en France, le RER est récemment rentré dans le débat public (« Toulouse, Strasbourg, Rennes, ces villes où l'on rêve d'un RER – L'interconnexion n'est plus assurée », s. d.). On peut citer plusieurs exemples : Premièrement le cas de Lyon, où le parti de l'UDI a récemment lancé un sondage sur le sujet. (« Lyon : À quoi pourrait ressembler le projet de RER défendu par les centristes? », s. d.; « RER lyonnais: Quels scénarios? - Transportrail—Le webmagazine ferroviaire », s. d.) Leur projet est d'utiliser l'existant et de créer une tarification urbaine. D'ailleurs, ici le terme utilisé est REM.

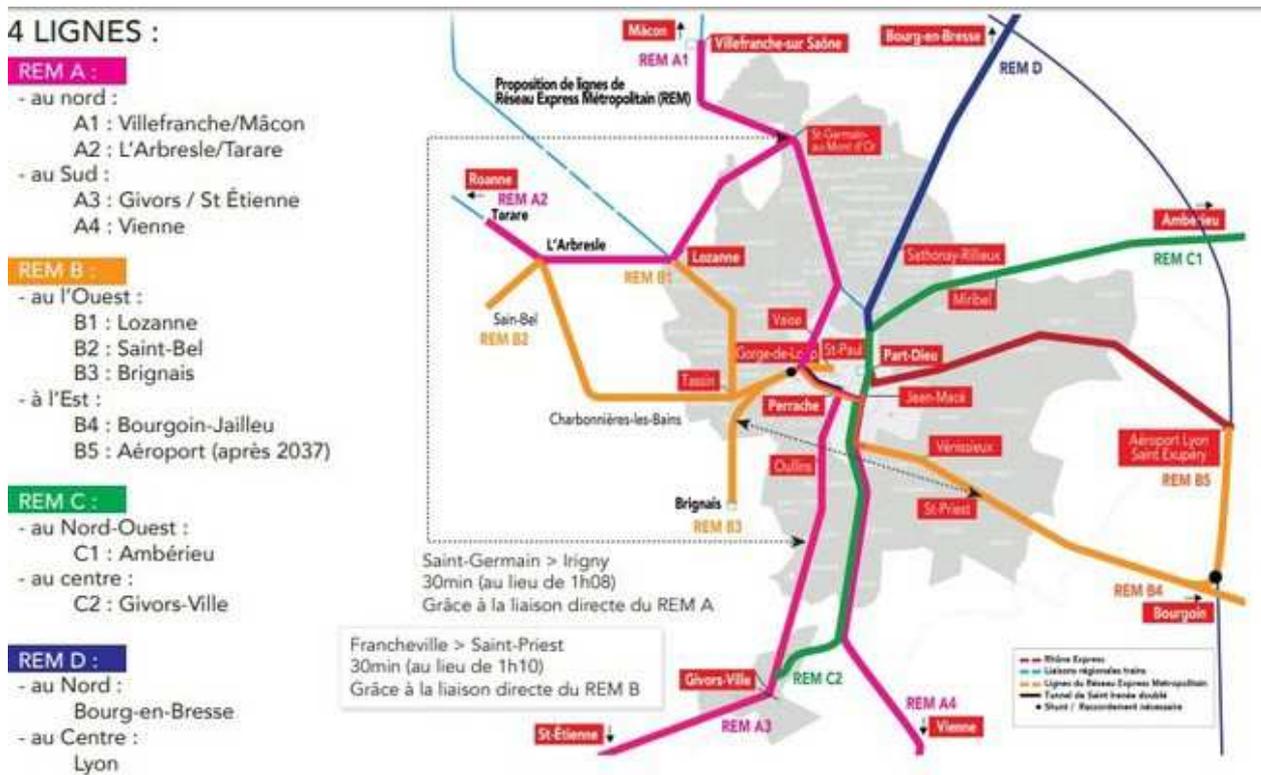


Illustration 2: Projet de RER lyonnais développée par l'UDI

Ensuite, à Strasbourg, l'association des usagers (l'astus : Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise) propose de créer des lignes traversantes de RER, en complément de l'offre de TER. (« Et pourquoi pas une sorte de RER à Strasbourg ? », s. d.)

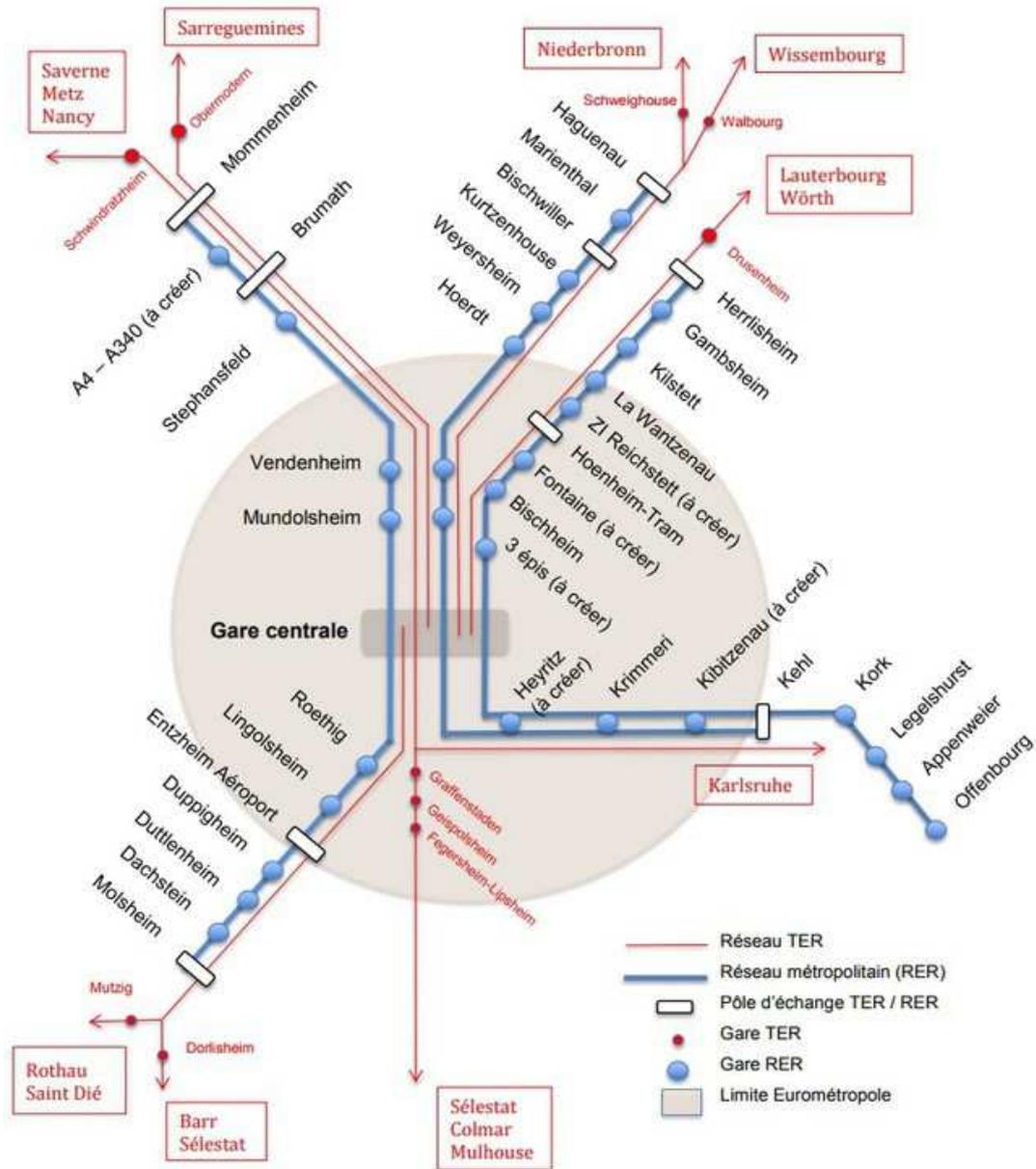


Illustration 5: Projet de RER strasbourgeois

Puis à Rennes, ou le projet TREM (Train express Rennes métropole) fut l'objet de débat durant la campagne municipale de 2014. Mais ce projet a fait l'objet d'une étude de faisabilité qui le présenta comme coûteux, ce qui a refroidi les politiques locaux. Mais il n'est pas pour autant entériné.

Puis viens le cas de Bordeaux, dont le projet de RER semble être sur les rails depuis début fin mars 2019.(« Bordeaux », s. d.; « Projet de "RER Métropolitain" à Bordeaux », s. d.) En effet, les deux AOT (soit la région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole) se sont mises d'accord sur un plan de 2,2 milliards d'euros sur 10 ans pour le financement des infrastructures pour un futur RER bordelais. Les deux entités sont réunies au sein d'un syndicat intermodal (« Nouvelle-Aquitaine Mobilité »). Les autorités évoquent une première mise en service en 2025 avec la ligne Libourne-Arcachon puis l'ouverture en 2028 de la ligne Saint-Mariens-Langon.(« Voici le plan du futur RER métropolitain de Bordeaux—Rue89 Bordeaux », s. d.) Ce projet se base sur l'offre des TER existant en améliorant ces derniers en termes de cadencement et de la traversée de la gare centrale.

Ce changement de paradigme vis-à-vis des réseaux de train métropolitain ouvre une fenêtre d'opportunité pour mettre sur la table un projet de RER dans l'agglomération de Toulouse, qui est la 4^e agglomération française, capitale européenne de l'aérospatial.

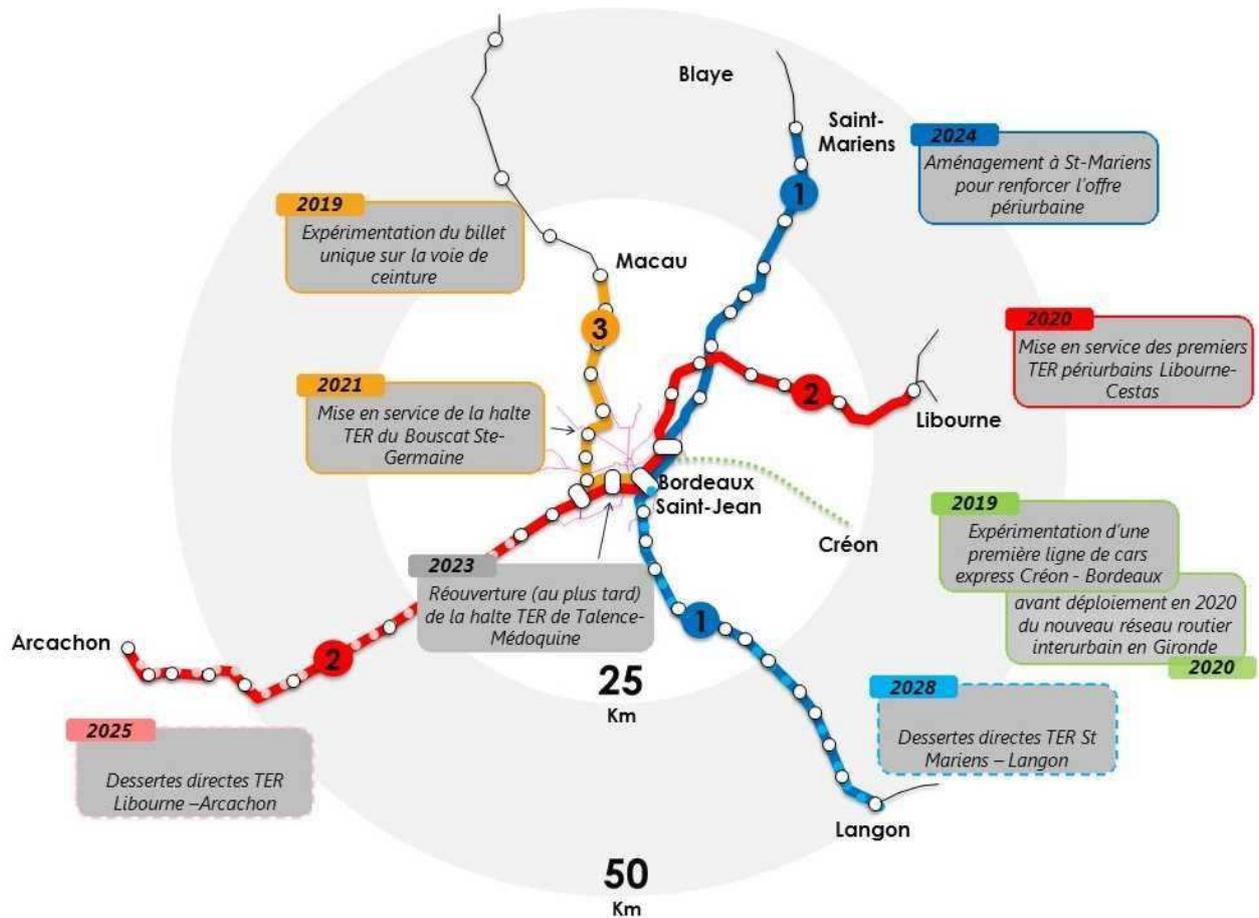


Illustration 6: Projet d'un RER à Bordeaux» source : Voici le plan du futur RER métropolitain de Bordeaux - Rue89 Bordeaux », consulté le 20 août 2019, <https://rue89bordeaux.com/2018/12/voici-plan-futur-rer-metropolitain-de-bordeaux/>.

E. Evolution débat sur le RER Toulousain

1. Cadre territorial du débat.

Globalement, « Rallumons l'étoile ! » définit le périmètre d'un potentiel RER comme étant la zone du PTU, soit l'espace Tisséo (« Qui sommes-nous ? | Tisséo », s. d.) (Tisséo, s. d.). Ce dernier est composé de 4 EPCI (Toulouse Métropole, le Sicoval, Le Muretin Agglo et le syndicat intercommunal des transports publics de la région toulousaine qui regroupe 12 communes). Le PUT est donc fragmenté entre une multitude d'acteurs institutionnels municipaux de tout bord politique, et ayant des intérêts propres. De plus, ce périmètre ne correspondant pas complètement au bassin de vie Toulousain, l'association a fait ce choix dans un souci d'avoir un acteur clair et identifié comme étant un interlocuteur privilégié et aussi dans une volonté de répondre à une cohérence

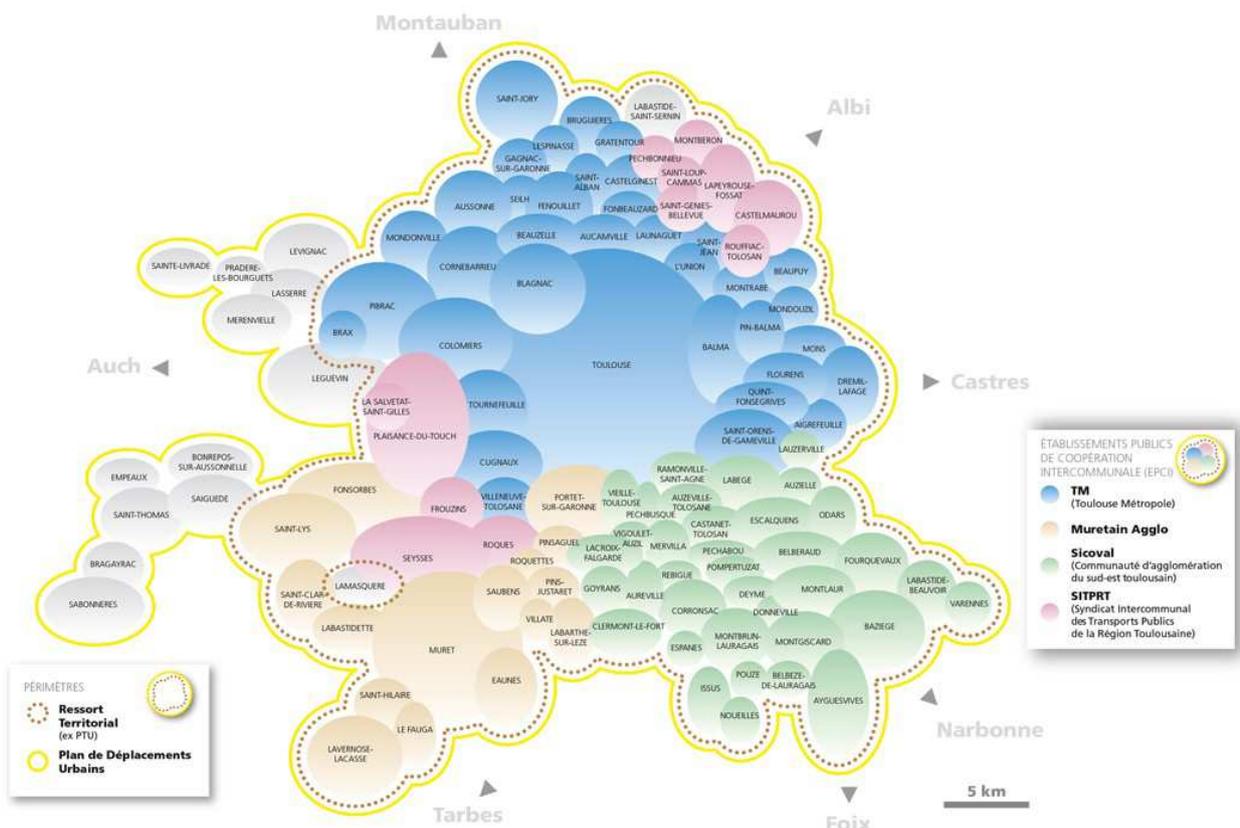


Illustration 7: Périmètre d'action de Tisséo. Source : Tisséo

territoriale. Mais cette délimitation fait l'objet de débat interne dans l'association, que nous détaillerons plus loin dans ce mémoire.

2. Les débuts du débat sur le RER toulousain et la création de la ligne C

Le débat sur la mise en place d'un RER à Toulouse remonte à l'élaboration de la ligne C. Mais en parallèle de l'affaire de la ligne C, dès octobre 2000, l'ancienne région Midi-Pyrénées avait adopté un Plan régional des transports (PRT) qui préconisait le développement d'un RER sur l'étoile Toulousaine (Vieu, 2000). Mais la création de la ligne C est un point de compréhension du contexte toulousain plus important. Le développement qui suit sera basé principalement sur le chapitre 7 de la thèse de J.Maulat (Maulat, 2014)

Dans les années 80, la ville de Toulouse connaît des débats intenses sur le choix système de transport en site propre qu'elle doit adopter pour faire face à la congestion croissante. Le débat se cristallise entre deux solutions : Le métro et le tramway. Une liaison entre Toulouse et Colomiers est rapidement jugée comme importante, et un premier projet de tram-train sera adopté dans les années 80. Or, avec le choix du métro en 85¹⁰, ce projet est dorénavant plus envisageable au sein du SMTC. C'est dans ce contexte que l'amélioration de la déserte ferroviaire entre Toulouse et Colomiers sera proposé au maire de Colomiers¹¹.

Il en suit un accord entre le SMTC¹² et la SNCF, qui prévoit donc l'amélioration de l'offre et la compensation financière entre le prix du billet SNCF et du SMTC.

10 Deux ligne sont prévus, les futures lignes A et B

11 Et président du conseil Régional à cette époque

12 Ancien nom de Tisséo Collectivité

La ligne C sera inaugurée en 1993, en même temps que la ligne A du métro, avec la mise en place de validateur de la SEMVAT (SEMVAT, 2002). Il y n'avait pas de modification de l'offre, mais des travaux d'amélioration seront effectués en 2003, avec la création de nouvelles gares urbaines et de doublement des voies. Une nouvelle offre sera lancée en septembre 2003 (« Toulouse. TER ou ligne C », s. d.). Ci-ci intervient après la régionalisation du transport ferroviaire. La région va de plus en plus s'immiscer dans cette affaire Dès le départ, la dénomination de la ligne C entre Colomiers et Saint-Cyprien-Arènes fait débat. En effet, la région et la SNCF lui préfère la dénomination « Colomiers-Arènes » tandis que le SMTC choisit la « ligne C ». Cette dernière dénomination la place sur un même plan que les deux lignes de métro. Un an après les travaux d'amélioration, elle est passée d'une fréquentation de 7000 passagers par mois à 38 000 (« Le «RER» toulousain sur les rails—20Minutes.fr, information en continu. », s. d.). Pourtant aujourd'hui encore, elle fait office de contre-exemple pour Tisséo et la région (« Toulouse. «Le nouvel enjeu, c'est de connecter TER et Tisséo» », s. d.). (Maulat, 2014). En effet, la Région va hériter de l'accord financier conclu entre le SMTC et la SNCF, puis des conflits de légitimité politique vont apparaître au fil des années. De plus, les différences partisanes (la Région étant à gauche et la mairie de Toulouse à droite) ne vont pas permettre une coopération saine.

Les éléments développés dans le paragraphe précédent sont primordiaux pour comprendre la relation entre Tisséo et la Région. En effet, ce passif a laissé des marques qui n'ont pas joué en faveur d'un développement du RER toulousain.

3. Le RER Nord toulousain

Jusqu'en 2014, le RER ne revient pas sur le débat public. Le débat sur le ferroviaire toulousain se polarise plutôt sur la création d'une ligne LGV entre Toulouse et Paris. Or ce sont les aménagements prévus pour cette dernière (les ANFT) qui vont servir de socle pour un projet de « RER Nord Toulousain » (« Toulouse. Le futur «RER» du Nord toulousain roulera en 2024 », s. d.). Ce RER parcourrait la branche nord de l'étoile, de Castelnau-d'Estrétefonds à Toulouse-Matabiau. Ce projet prévoit d'utiliser les aménagements prévus pour le passage de la LGV, de déplacer la gare de Lacourtenourt et de La Vache, puis d'aménager les autres gares (Fenouillet, Saint-Jory et Lalande l'Église). Ce RER devait voir le jour en 2024, mais la déclaration d'utilité publique fut annulée en juin 2018 (« Avant la LGV, le «RER du nord toulousain» déraile au tribunal », s. d.)

Toulouse : le projet de RER du Nord



Illustration 8: Projet du RER nord Toulousain. Source : La Dépêche

4. Le RER toulousain, le « frère oublié » de la 3^e ligne de métro

En 2014, dans son mémoire de fin d'étude, Maxime Lafage (qui a lancé dans le débat public l'idée de la 3^e ligne de métro) propose la création d'ici 2030 d'un REM qui utilise l'infrastructure ferroviaire. Ce réseau est proche de celui que « Rallumons l'étoile ! » propose. Toute fois ce réseau prévoit la création de nombreuse gare (plus d'une dizaine)

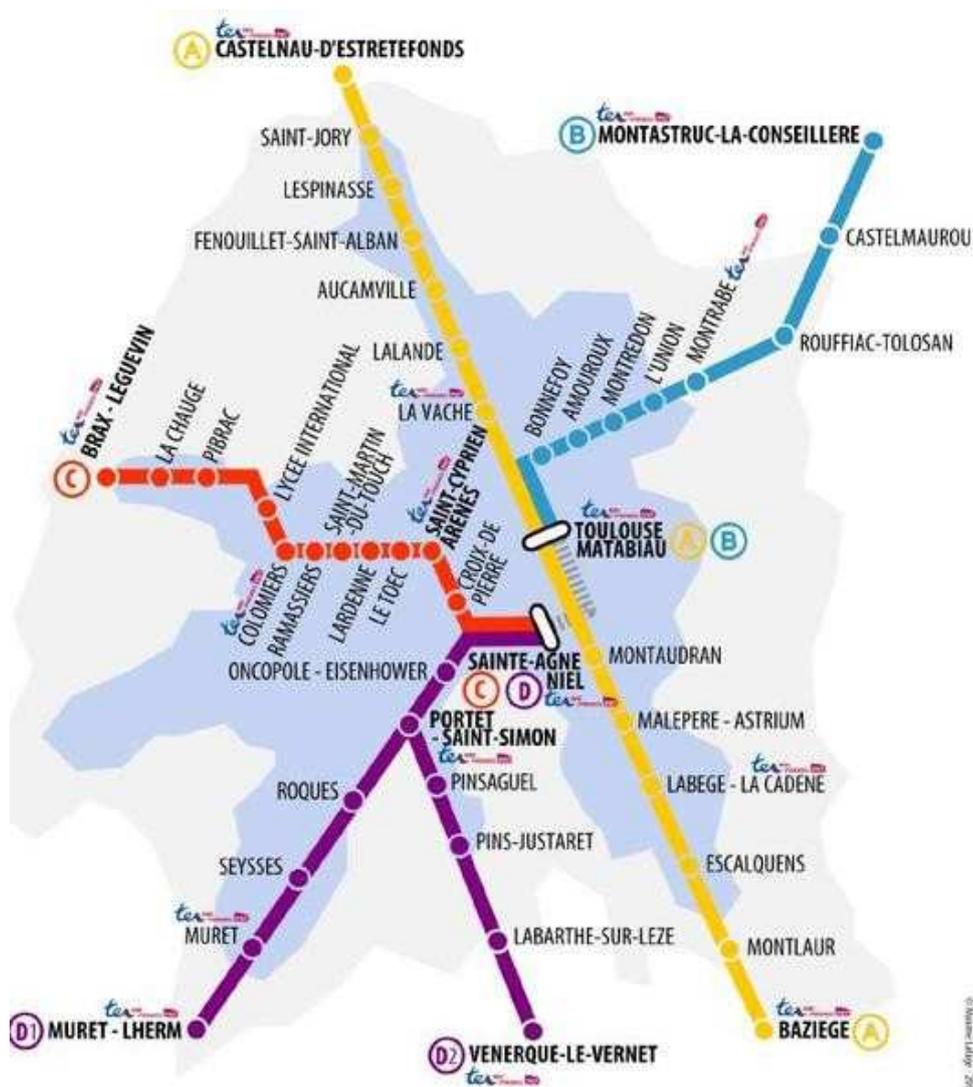


Illustration 9: Projet de RER de Maxime Lafage. Source : Mémoire de M. Lafage

En 2016, le RER a refait irruption dans le débat public toulousain. Durant cette période, un groupe d'élus (dont le maire de L'union, Marc Pere) nommé « Métropole citoyenne » propose aussi un projet de RER en étoile, mais ce projet est différent de celui proposé par « Rallumons l'étoile ! ». En effet, le projet de « Métropole citoyenne » prévoit la création de « gare périphérique ». Cette mesure est aussi prônée par la Région (le responsable aux transports de la Région, M.Bazzo, y fait référence durant la réunion publique de Labège et de Castelnau-d'Estrétefonds (Rallumons l'étoile!, s. d.)) et elle consiste à faire arrêter les lignes de RER dans des gares de banlieue. Les lignes de RER ne passent pas par Matabiau, et ne sont pas traversante. Cette idée est loin de ce qu'il se fait conventionnellement dans le monde du RER, puisque le principe d'un RER est d'être dialectalisé. Cette solution est rejetée par l'association « Rallumons l'étoile ».



Illustration 10: Projet de RER toulousain de "Métropole citoyenne". Source : Métropole Citoyenne

Toujours en 2016, l'Autate¹³ a déposé une contribution lors du débat public sur la 3e ligne de métro. L'association propose la création de trois lignes de RER (voir illustration). Mais l'idée d'un RER toulousain sera débouté du débat public toulousain suite à la publication d'une étude du comité scientifique de Tisséo (« Un projet de RER pour Toulouse comme à Paris: C'est "oui" mais (vraiment) pas pour tout de suite », s. d.) (« Un RER à Toulouse? », s. d.). Ce conseil fut créé à l'issue du débat public. Il fut chargé de se pencher sur la validité des études liées au projet de la 3e ligne de métro, ou ses alternatives (le RER et le tracé plus orienté vers le centre-ville). Dès sa création, il a fait objet de critiques sur sa composition¹⁴ et les potentiels conflits d'intérêt qu'il pourrait générer (« Troisième ligne de métro, à Toulouse », s. d.) L'étude de ce conseil qui porte sur le RER explique que le projet (celui porté par l'Autate en particulier) présente une « difficulté de sa mise en œuvre » et un coût important « évalué à 3,5 milliards d'euros pour un résultat insuffisamment robuste et évolutif en l'absence d'infrastructures dédiées. ». Cette contre étude a fait polémique (surtout auprès de l'AUTATE) et s'est vue décrite comme « technocratique et orienté ». Cela fait référence à ce que l'on appelle une « démocratie technique », où la « frontière entre science et action publique n'est que très modestement engagée » (Bardet, 2006). Même si ce conseil n'a qu'à vocation à être que consultatif, il a eu du poids dans le débat public. La stratégie de la confrontation politique utilisée par le groupe métropole citoyenne et l'AUTATE n'a pas porté ses fruits face à un rapport de force inégal en termes de problématisation de l'action publique.

13 Association des usagers des transports en commun de l'agglomération toulousaine et de ses environs

14 Par Exemple, le directeur du Conseil Scientifique est un ancien de la SMAT durant la mise en place de la ligne B

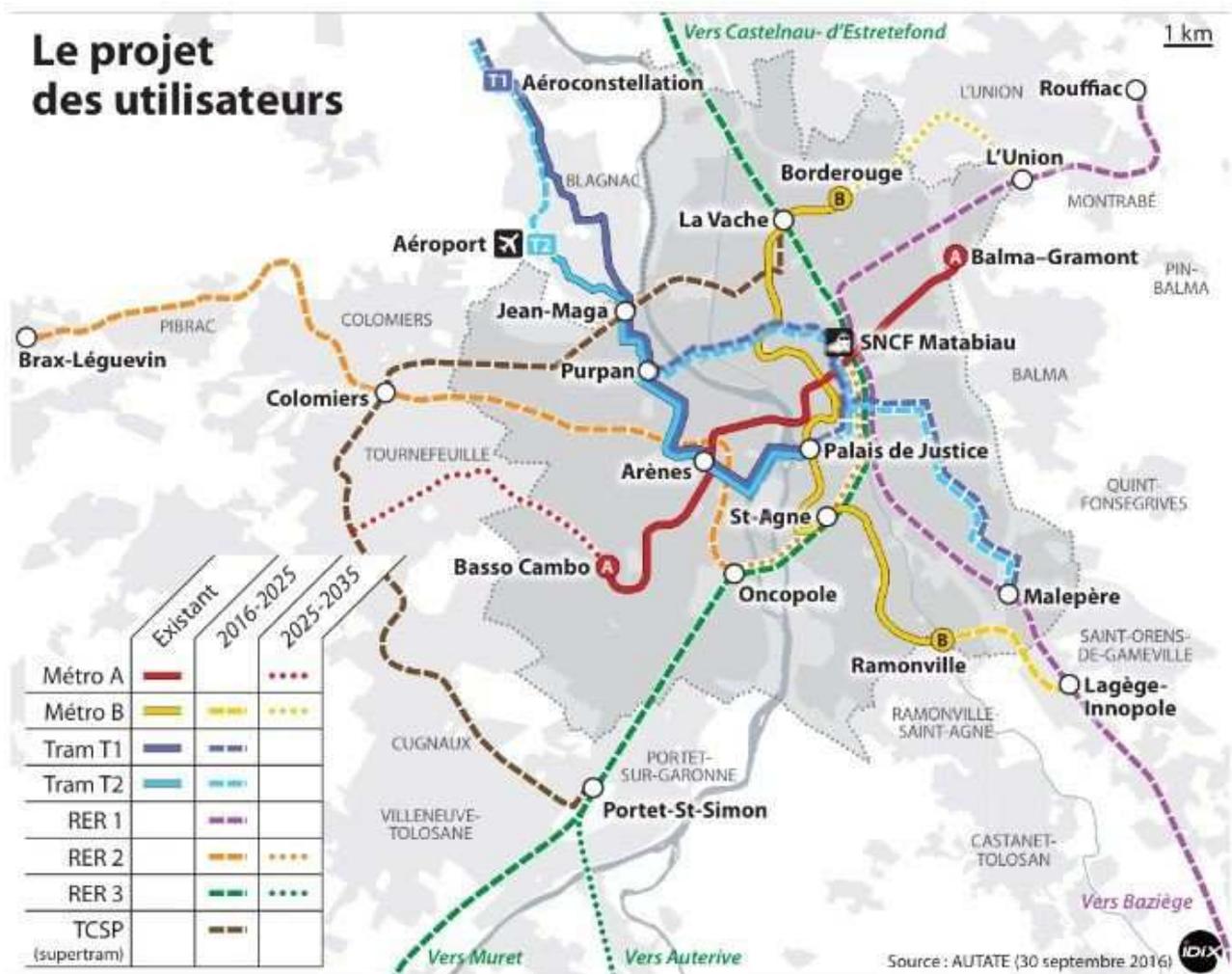


Illustration 11: Projet de l'AUTATE. Source : AUTATE

5. Émergence de « Rallumons l'étoile » : bref historique

Fort de ses enseignements, c'est en 2018, avec le développement de « Rallumons l'étoile ! » que l'idée d'un RER refait surface. La stratégie de l'association prend en compte les échecs des événements passés : Pouvoir sortir le projet de RER des ANFT, et ne pas être dans une posture de confrontation politique avec les AOM. Voici, dans la page suivante, une frise (non exhaustive) qui retrace l'évolution de l'association et qui replace dans quel contexte s'est déroulé mon stage.

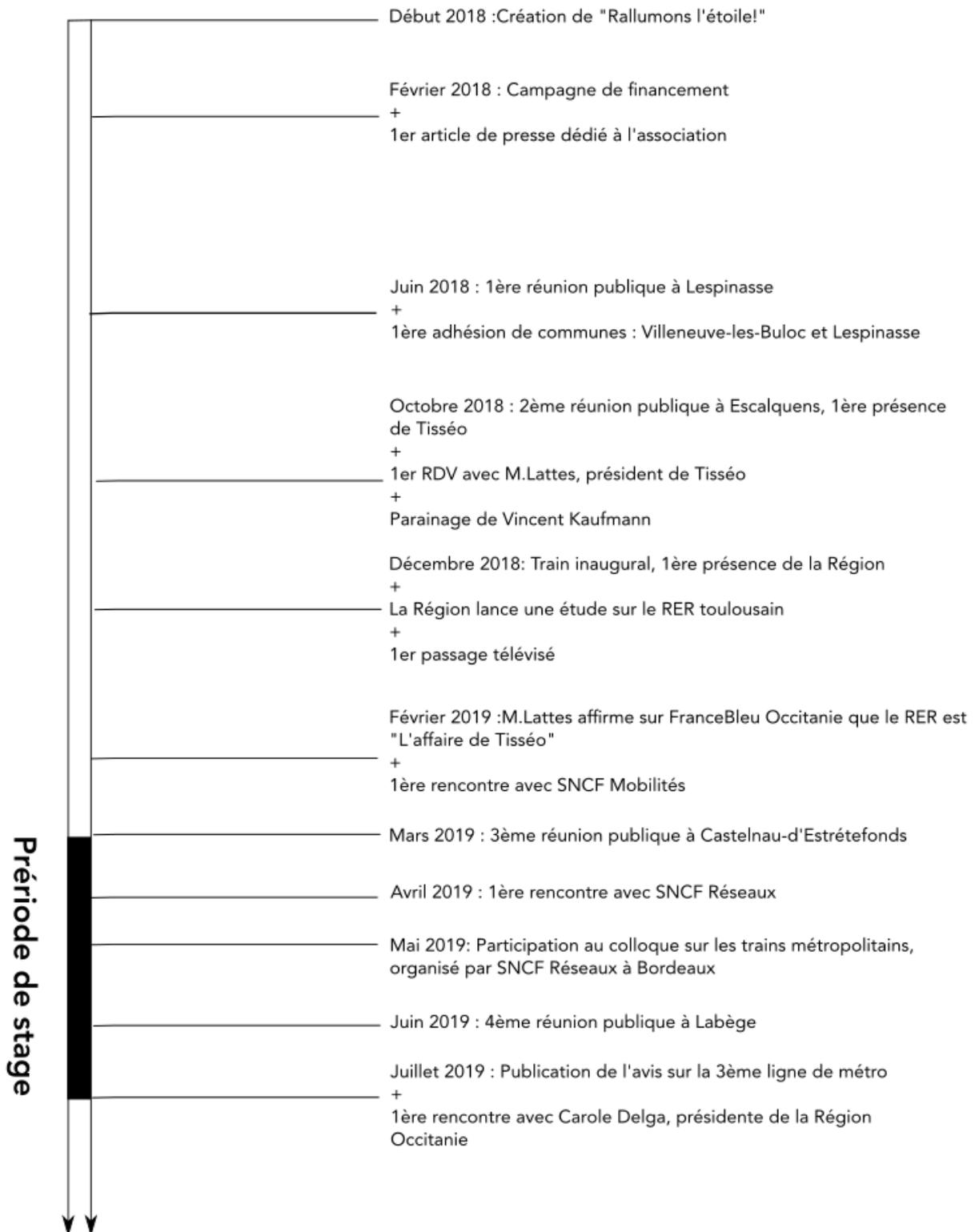


Illustration 12: Les événement marquant de "Rallumons l'étoile". Auteur : Clément Mazurkiewicz

II. Un stage atypique

A. Cadre du stage

Afin de travailler dans de bonnes conditions, l'association a loué un espace de travail dans un lieu tiers (au « Lab Oïkos » à Saint-Aubin (« Lab'Oïkos | Espaces de travail et d'accompagnement des entreprises », s. d.)). En effet, elle ne dispose pas de ses propres locaux. Ce tiers lieu regroupe de nombreuses entreprises sur le site de l'ancien garage Renault dans le quartier Saint-Aubin. Cette structure offre également la possibilité de réserver des salles de réunion, ce qui fut utilisé par l'association. Elle a aussi acheté un ordinateur de travail, en l'occurrence un ordinateur portable sous système d'exploitation libre afin d'en limiter les coûts, l'association vie avec peu de moyen. De même pour les logiciels utilisés, ils sont tous sous licences libres : QGIS pour la cartographie, Inkscape pour le dessin vectoriel, LibreOffice Calc pour gérer les bases de données et créer des tableaux de calculs, LibreOffice Writer pour l'écriture des rapports et note de travail, LibreOffice Impress pour l'écriture des articles diffusés sur le site internet. J'ai aussi été amené à utiliser ponctuellement WordPress afin de diffuser ces derniers.

Travailler au sein d'une jeune association dynamique suppose quelques particularités.

L'association ne comporte pas d'employés qui travaillent à plein temps. Mes encadrants ainsi que tous les autres membres consacrent du temps à l'association durant leur temps hors travail. Cette situation implique deux conséquences: Premièrement, personne ne peut être constamment à ma disposition durant toute la durée de mon stage ; deuxièmement, les réunions avec mes deux encadrants ainsi que les réunions de

l'association se font en fin de journée ou en début de soirée. Il en découle que j'ai dû être autonome et avoir des horaires décalés.

Avec mes deux encadrants nous avons des points hebdomadaires le lundi, où nous discutons de mes productions de la semaine qui précède et où nous établissons le planning pour la semaine qui suit. Chaque fin de semaine, je produisais un planning avec les avancées (ou non) de mes tâches. Les réunions de la « loco » et du groupe de travail technique sont aussi des rendez-vous importants durant mon stage.

B. Travaux SIG et cartographiques

La production de travaux SIG fut ma principale mission. L'ensemble de ces travaux ont été réalisés dans l'objectif d'avoir d'un côté des données que l'association pourra à l'avenir réutiliser, puis de produire des cartes qui alimentent sa réserve de production technique, et qui peuvent servir de support de communication ou de document de travail.

1. Diagnostic territorial

Une des premières missions qui m'a été confiée, est celle de produire un diagnostic territorial sur la ligne Castelnau-d'Estrétefonds/Baziège. Cela comprend plusieurs thématiques à analyser : démographie, économie, équipements, accessibilité. Ces travaux ont deux objectifs : servir de matière pour l'écriture d'articles qui seront diffusés sur les réseaux de l'association ; puis d'enrichir les connaissances sur cette ligne, qui pour l'association est la première ligne qu'on pourrait mettre en place techniquement car peu d'aménagement sont à faire, ce qui réduit les contraintes.

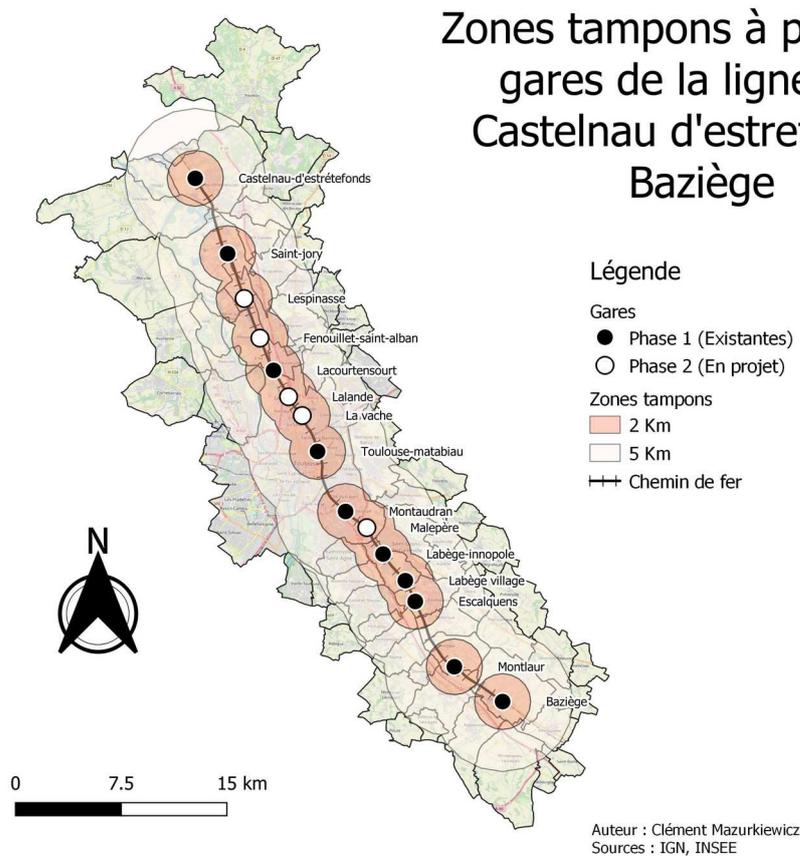


Illustration 13: Cadre territorial de l'étude. Source : Clément Mazurkiewicz

Le cadre territorial principal de cette mission se situe sur l'axe entre Castelnau-d'Estrétefonds et Baziège, le long d'une branche de l'étoile ferroviaire de Toulouse, jugé prioritaire par l'association, car c'est l'axe le plus simple techniquement pour mettre une ligne de RER (besoin de peu de travaux en particulier). Cet axe va du nord-ouest au Sud-est de Toulouse, et traverse les communes de : Castelnau-d'Estrétefonds, Saint-Jory, Lespinasse, Fenouillet, Toulouse, Labège, Escalquens, Montlaur et Baziège. Nous avons élargi le spectre d'analyse en utilisant trois zones tampons autour des gares actives suivantes : la gare de Castelnau-d'Estrétefonds, la gare de Saint-Jory, la gare de Lacourtenourt, la gare de Toulouse-Matabiau, la gare de Toulouse-Montaudran, la gare de Labège-Innpole, la gare de Labège-Village, la gare d'Escalquens, la gare de Montlaur et la gare de Baziège. Ces trois zones tampons correspondent au temps de parcours de

10 min par convention des trois modes suivants : la voiture, le vélo et la marche. Les zones sont de 5 km, 2 km et 600 m. L'association présente aussi dans ce projet de première ligne des gares dites de « phase 2 ». Elles correspondent aux gares à construire ou à réactiver : halte de Route de Launaguet (La Vache), halte de Lalande l'Église, halte de Fenouillet-Saint-Alban, halte de Malepère. Durant la période du stage, les membres de l'association se sont posés la question de la pertinence de choisir Castenlaud-D'estrétefonds et Baziège comme étant les gares terminus du premier RER. Durant la période de stage, un débat en interne s'est installé pour savoir s'il ne serait pas plus pertinent de choisir Montauban et Castelnaudary comme les deux gares terminus de la première ligne. Vers la fin de mon stage, l'association a changé sa position vis-à-vis de la première ligne, et désormais elle place les deux terminus à Montauban et à Castelnaudary.

a. Démographie et calcul de population

S'agissant de la thématique démographique, on m'a demandé de dénombrer les quantités de personnes habitant à proximité des gares via trois zones tampons autour des gares existantes de la ligne. Pour connaître le nombre d'habitants à l'intérieur des zones tampons, nous j'ai utilisé les données de carroyage INSEE (« Données carroyées à 200 mètres | Insee », s. d.). C'est une base de données géolocalisée qui est découpée en carreaux de 200 m, qui sont agrégés parfois en rectangles pour arriver à au moins 11 ménages fiscaux. Les informations sont issues des bases de données des revenus fiscaux. Chaque rectangle (ou carreaux si un carreau comprend déjà 11 ménages) comporte de nombreuses variables non confidentielles sur les ménages, comme en particulier le nombre d'individus. C'est cette dernière variable qui sera utilisée pour compter le nombre d'habitants via une extraction des rectangles qui intersecte avec les zones

tampons. Mais cette méthodologie m'a posé quelques soucis de cohérence. En effet, l'ensemble des rectangles qui intersecte une zone tampon ont été extraits, or certains rectangles extraits intersectaient avec le tampon que de quelques centimètres ou à moins de 50 %. Un autre souci de cohérence est le fait que des valeurs d'individu était dénombrées deux fois du fait de la proximité entre deux zones tampons d'une gare (en particulier avec les gares de Labège), soit une superposition de données. Ces problèmes ont été réglés via un calcul d'aire de chaque rectangle et un autre calcul des aires des parties se situant dans le cercle du tampon. Une règle de trois a été faite pour connaître le nombre d'individus en soustrayant au total d'individu du rectangle initial le total pondéré en fonction du pourcentage de rectangle dans la zone tampon. Bien sûr, nous n'aurons pas des résultats exacts, mais nous approchons plus de la réalité. Nous j'ai ensuite créé une table qui regroupe le nombre d'individus autour des gares (via les trois zones tampons décrites plus haut) et par communes. (en annexe)

De ce travail en ressort trois productions : La première est un tableau qui compile toutes les données qu'on a pu extraire de la façon décrite plus haut. Ensuite j'ai écrit un article (Mazurkiewicz, s. d.-c). Au départ, l'article avait une forme classique, qui s'inspire d'une forme journalistique. Mais une deuxième forme a été choisie, celle d'une plaquette plus vulgarisée et facilement diffusable sur les réseaux sociaux. Ces deux versions sont disponibles en annexe. Voici un extrait de ce qui a pu être produit (soit la première page l'article):



RER CASTELNAU-BAZIÈGE

La population à proximité des gares

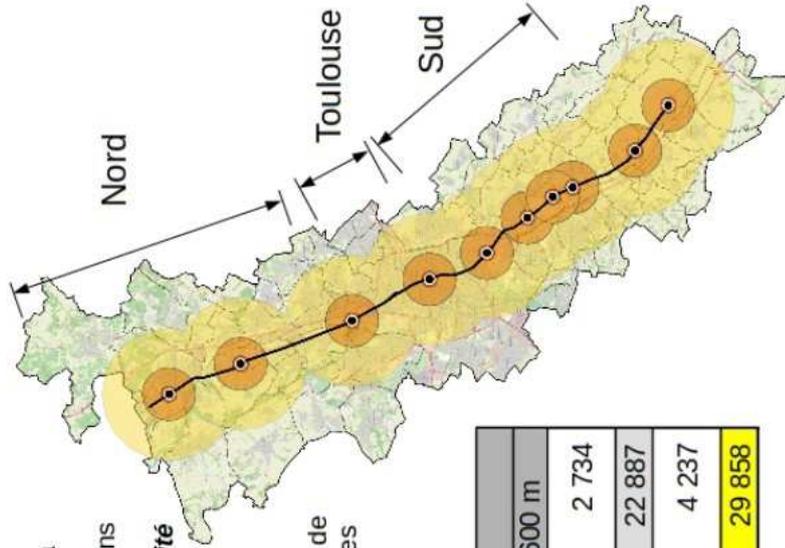
Synthèse

Une population nombreuse

- 200 000 habitants à moins de 2 km, 500 000 à moins de 5 km soit 37 % de la population du département (Haute Garonne : 1 348 183 hab. En 2016).
- 64 communes concernées : un poids important de Toulouse, et des populations importantes tant au Nord qu'au Sud
- **Autant de personnes qui peuvent prendre le RER, qui auront l'opportunité de moins utiliser la voiture**

Méthodologie (détails en annexes)

- Calcul de l'accessibilité théorique des gares actuelles selon différents modes de transports (marche, vélo, métro et voiture) via les dernières données carroyées de l'INSEE (avec précision de carreau de 200 m par 200 m).



Secteur	Gares	Communes Concernées	Habitants à		
			5000 m	2000 m	600 m
Nord de Toulouse	3	28	98 940	20 050	2 734
Toulouse	2	1	328 262	159 471	22 887
Sud de Toulouse	5	35	75 134	25 229	4 237
Total	10	64	502 336	204 750	29 858

Illustration 13: Première page de l'article au sujet du diagnostic démographique autour de la première ligne de RER. Source : Clément Mazurkiewicz

Cette première page est l'élément le plus important car c'est elle qui est diffusée sur les différents réseaux de l'association, et non l'ensemble de l'article. Cette première page est généralement accompagnée d'un lien de téléchargement vers l'article complet. Le cahier des charges d'article était qu'il devait comporter une première page synthétique, compréhensible et vulgarisée. Les autres pages qui suivent servent au développement. Cette première page est une forme de résumé. On note que le format paysage fut choisi au détriment d'un format plus classique. En effet, mes encadrants préfèrent ce format qui rencontre plus de succès sur le plan de la communication.

L'association a demandé ce travail pour plusieurs raisons : Premièrement, elle avait besoin de connaître le nombre d'habitants autour des gares qui peuvent être potentiellement concernées par la première ligne de RER Castelnau-Baziège. Ces données lui servent à interpellier plusieurs types d'acteurs : Les décideurs, en leur montrant que le RER concerne de nombreuses personnes et qu'il sera potentiellement vecteur de flux ; aux communes pour leur montrer la proportion de leurs administrés (ou futurs électeurs) qui sont potentiellement utilisateurs du RER et les inciter à adhérer au projet ; puis les entreprises et les citoyens afin de créer le sentiment que ce projet concerne énormément de citoyens. Ces données ont été mises sur la table lors des discussions avec les différents acteurs. Mais s'agissant de la communication auprès des citoyens, les données ont fait l'objet de l'écriture d'un article diffusé sur le site internet et sur les réseaux sociaux. Ici, le diagnostic territorial ne sert pas qu'à augmenter les connaissances de l'association, mais aussi à servir de support de communication et d'interpellation.

Ces données ont aussi servi à établir une « grille tarifaire d'adhésion » auprès des communes. Cette grille, a été définie de la façon suivante : Nous comparons le nombre

d'individus d'une commune à proximité d'une gare de RER au total de la population. Nous en extrayons un pourcentage. Si ce pourcentage est au-dessus de 50 % à 2 km, la commune devra payer 50 cts par habitants, dans le cas où plus de 50 % de la population de la commune se situe à 5 km, la commune devra payer 30 cts par habitants, sinon elle devra payer 20 cts par habitants. De ce processus, j'ai créé un document qui répertorie chaque commune de l'agglomération, leur EPCI et leur tarif d'adhésion. Ce document a facilité les négociations pour l'adhésion des communes. En effet, elle introduit une forme de justice entre les communes se situant à proximité ou non d'une future gare de RER.

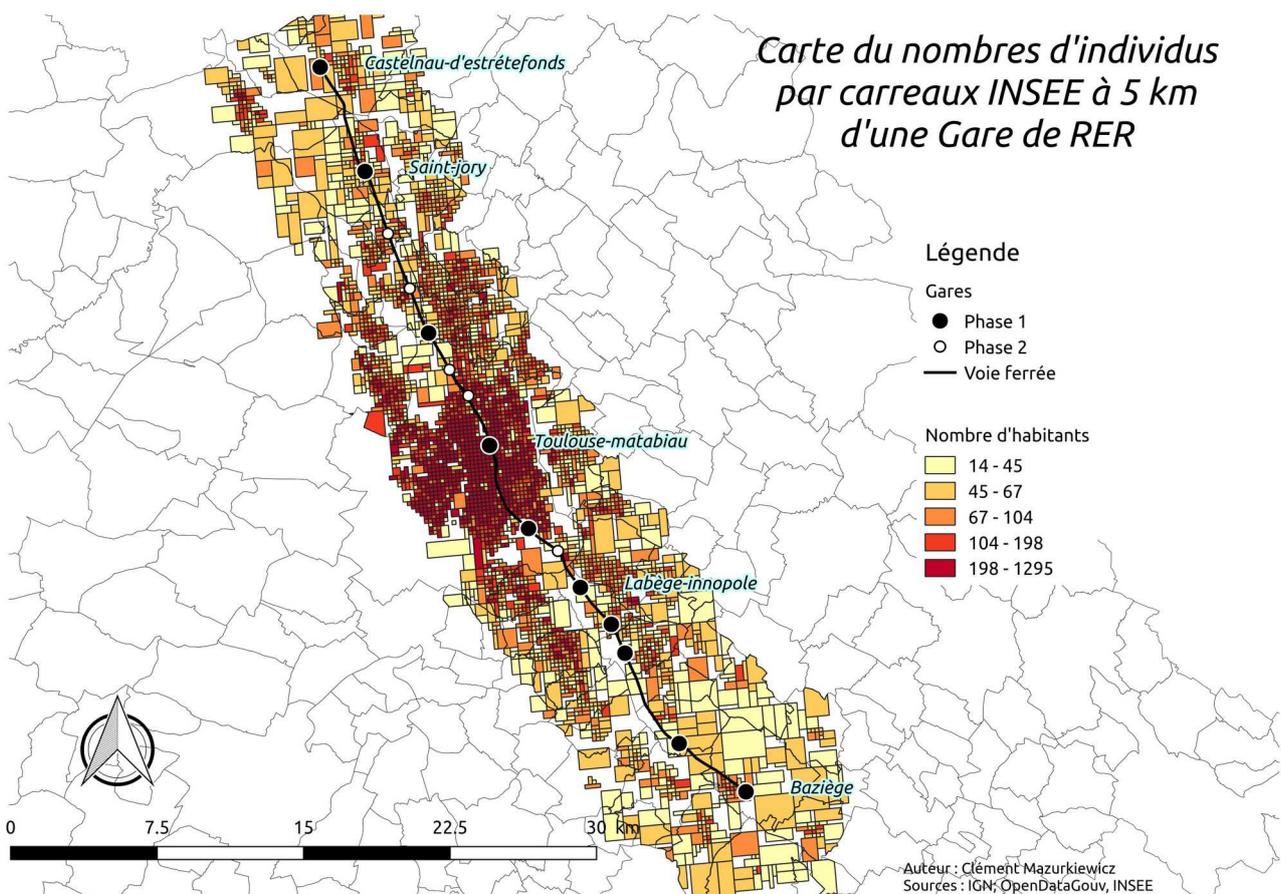


Illustration 14: Carte du nombre d'individu par carreaux INSEE. Source : Clément Mazurkiewicz

b. Entreprises

Pour le volet des entreprises, on m'a demandé de produire diverses cartes qui permettent de visualiser les entreprises qui se situent à proximité de la première potentielle ligne de RER. Deux échelles ont été retenues, l'espace de toute l'axe entre Castelnau-d'Estrétefonds/Baziège, puis l'échelle de 2000 m autour des gares. Pour cela j'ai utilisé les bases de données SIRENE. J'ai procédé à une extraction spatiale qui m'a permis d'identifier les entreprises qui se situent à proximité de la ligne. Seules les entreprises se situant à moins de 5 km sont retenues. j'ai aussi séparément effectué des tris à 2 km et 600 m. Ensuite, un deuxième tri fut effectué en supprimant toutes les entreprises de moins de 20 salariés. Avec les données récoltées, j'ai pu établir une liste de toutes les entreprises qui se situe à proximité des gares. Ces données ont aussi servi à créer des cartes permettant de visualiser l'emplacement des entreprises autour de la ligne et près des gares.

Ces cartes et notre base de données d'entreprises ont ensuite servis à l'écriture d'un deuxième article qui fut diffusé sur les réseaux sociaux et sur le site internet de l'association. Ces données sont aussi utilisées (en particulier les cartes à l'échelle d'une gare) lors des discussions avec les entreprises importantes. À ce stade, la finalité est d'interpeller le citoyen ou un décideur via des données chiffrées ou cartographiques. Voici la première page de l'article(Mazurkiewicz, s. d.-a) qui est issue de ce travail, ainsi qu'une des cartes.

RER CASTELNAU-BAZIÈGE

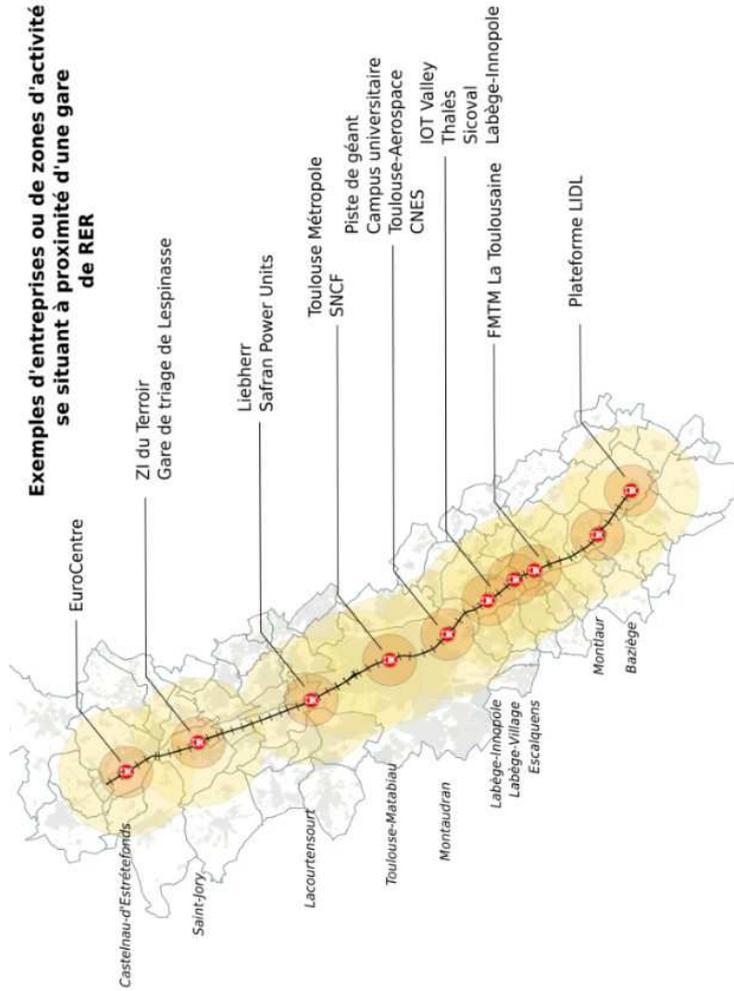
Améliorer la desserte des entreprises

Synthèse

- Une ligne qui dessert de nombreuses zones d'emplois tout le long de son parcours
- 1008 entreprises de plus de 20 salariés à moins de 2 km d'une gare de RER
- Plus encore avec de nouvelles gares (Lespinasse, Fenouillet, Lalande, Malepère)
- Une amélioration possible de la desserte de nombreuses entreprises fleurons de l'économie toulousaine : Liebherr, Airbus DS ...



Exemples d'entreprises ou de zones d'activité se situant à proximité d'une gare de RER



Catégorie	0 à 600 m	600 à 2000 m	2000 à 5000 m	Total
20 à 49 salariés	98	544	766	1408
50 à 199 salariés	46	246	418	710
200 à 999 salariés	9	52	92	153
Plus de 1000 salariés	2	11	12	25
Total	155	853	1288	2296

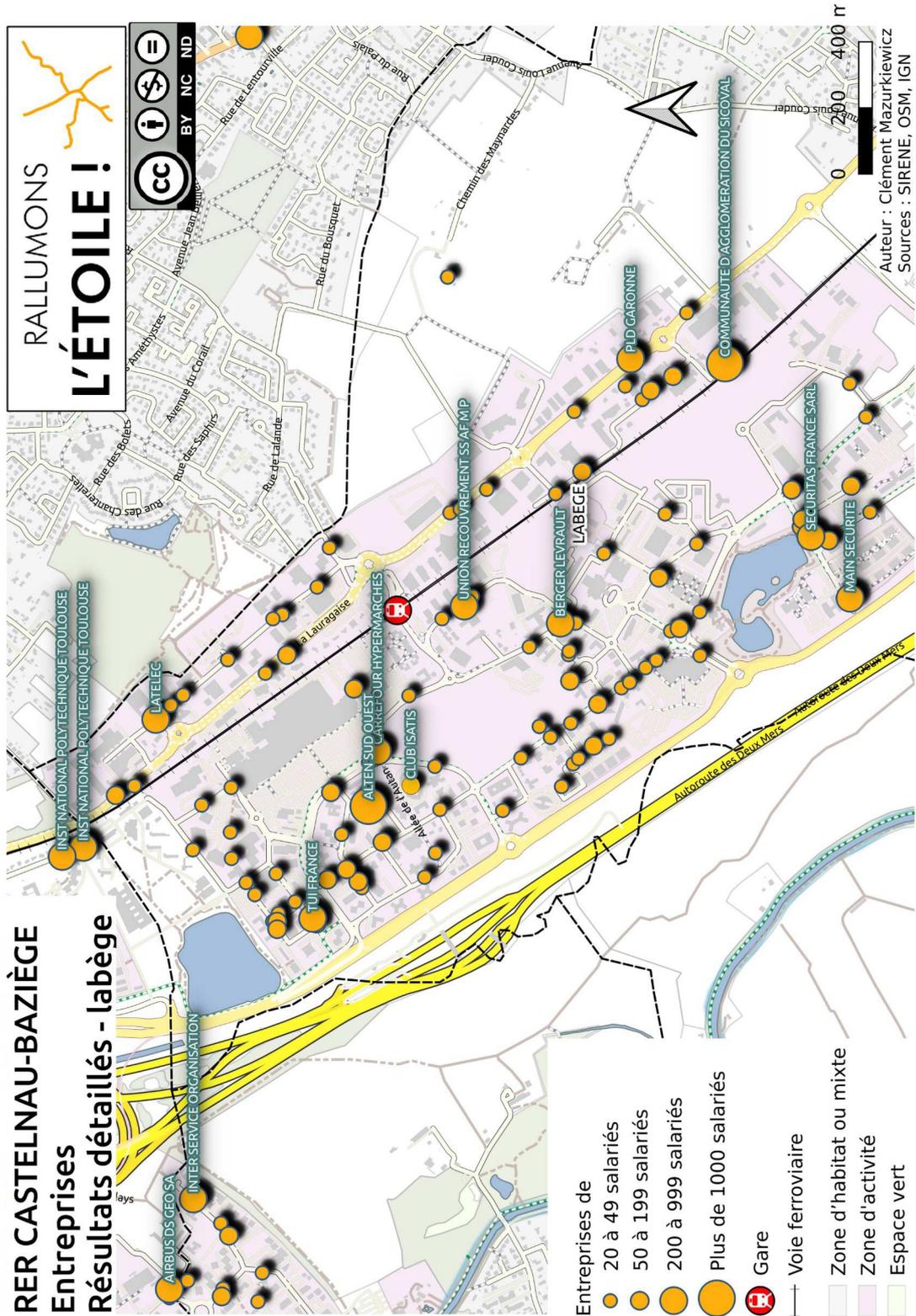


Illustration 16: Exemple de carte de l'article au sujet du diagnostic économique autour de la première ligne de RER. Source : Clément Mazurkiewicz

c. Équipement

Pour la troisième partie du diagnostic territorial, la structure m'a demandé de me focaliser sur la situation des équipements (Hôpitaux, équipement scolaire, sites touristiques et équipement commerciaux) présents le long de la ligne Castelnau-Baziège. La première étape de cette mission était de recueillir des données. L'association ne possédant pas ses propres données SIG, comme pour les deux autres tâches précédentes, il a fallu que je les trouve par mes propres moyens. Or des données géolocalisées sur les équipements sont plus difficiles à trouver, et ce pour plusieurs raisons : Premièrement, la ligne Castelnau-Baziège couvre plusieurs communes et EPCI, or une des principales sources de données existante sur les équipements sont les open data des EPCI, de la Région et du Département. Mais les données que nous avons trouvées sur ces plateformes n'étaient pas concluantes (elles ne couvraient que certains types d'équipement comme les lycées pour les bases de la région). C'est pour cette raison qu'un de mes encadrants de stage a pu fournir des données SIG qu'il avait sur son poste de travail. Nous avons aussi complété ces données avec une extraction des données d'OpenStreetMap. Voici deux exemples de carte qui ont été produites :

Carte des sites touristiques à 5 km d'une gare de RER

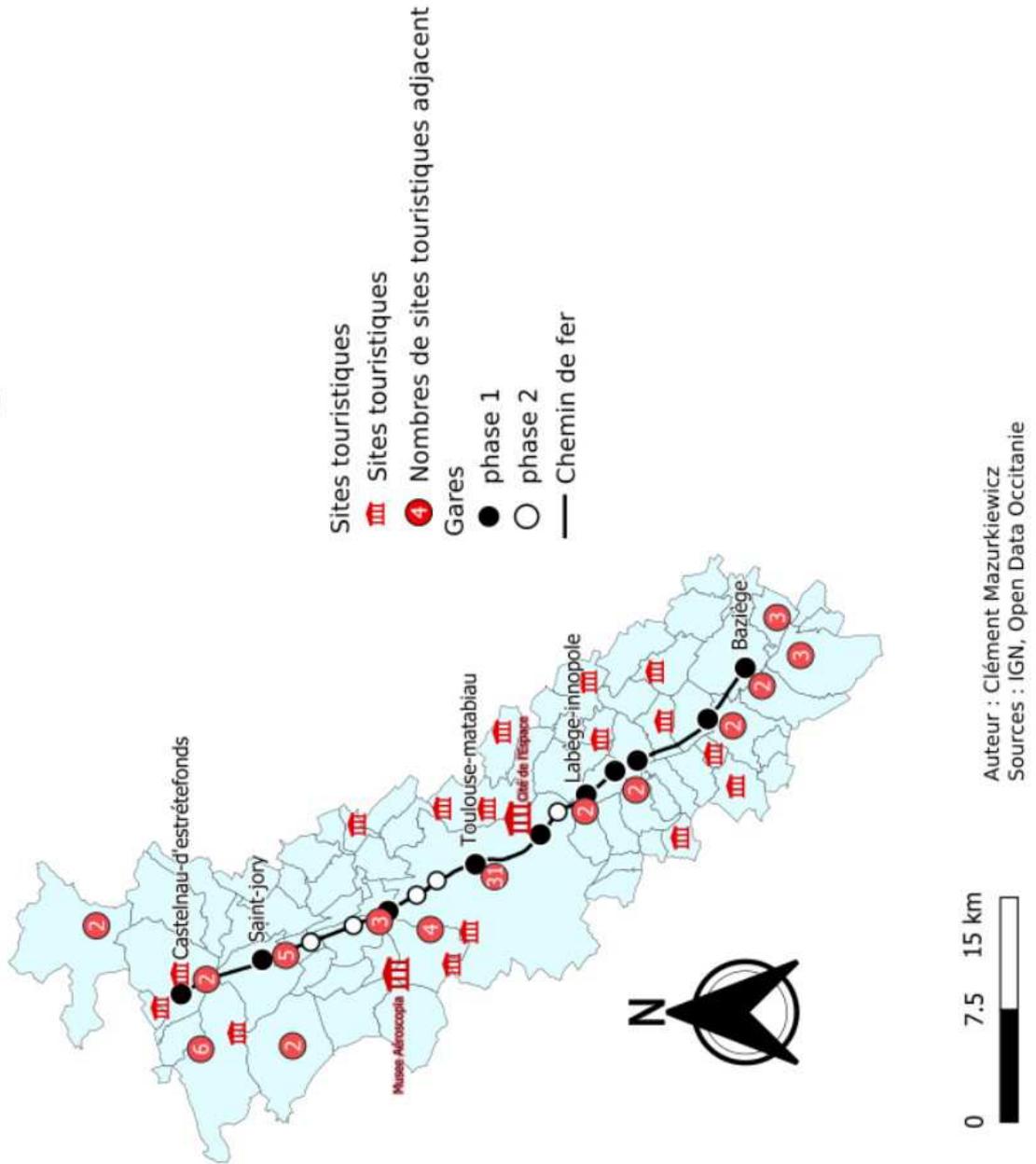


Illustration 17: Carte illustrant la situation des sites touristiques autour de la ligne. Source : Clément Mazurkiewicz

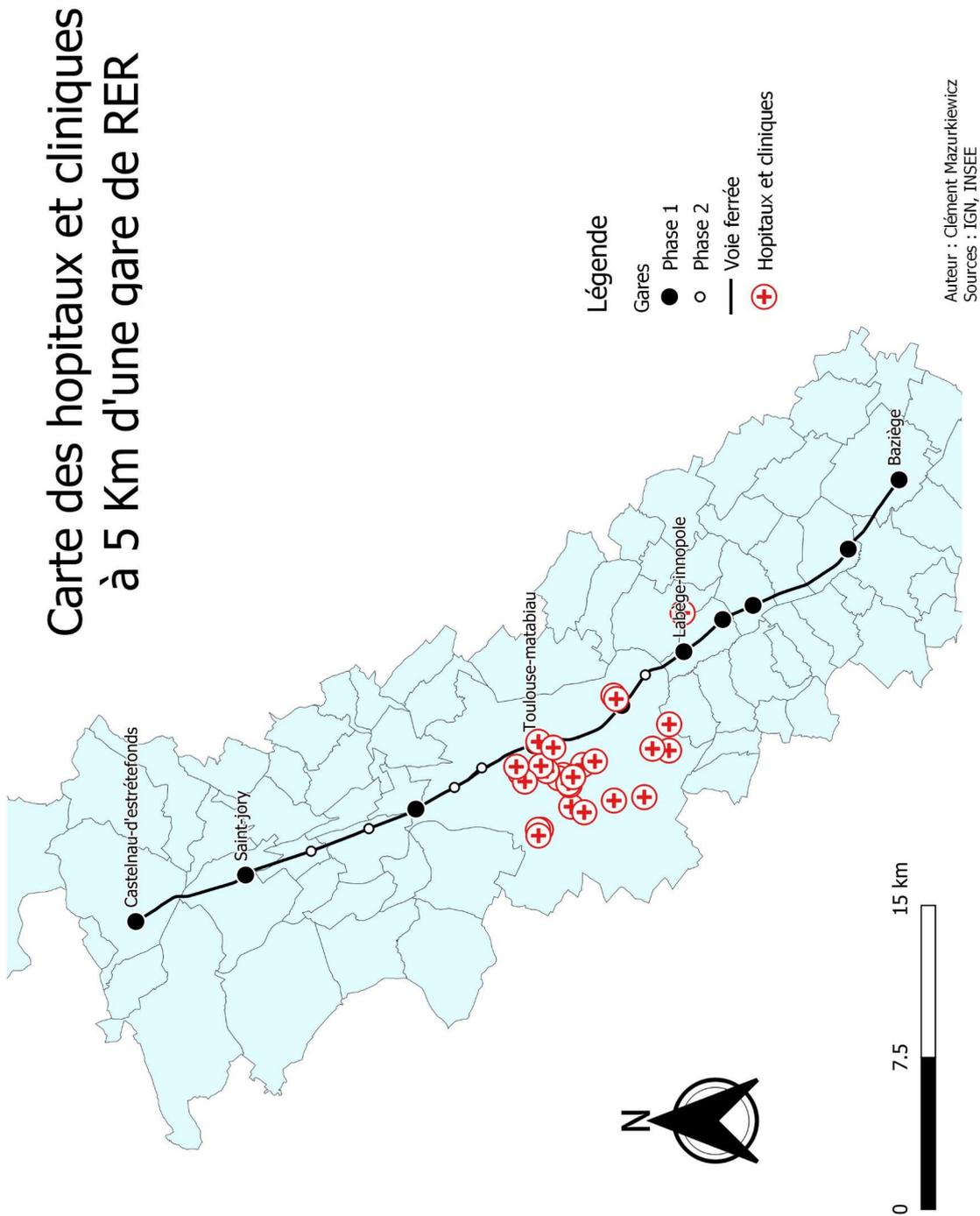


Illustration 16: Carte illustrant la situation géographique des hôpitaux à 5 km de la ligne. Source : Clément Mazurkiewicz

d. Réseaux de transport

Le but ici était de recenser toutes les lignes de transport urbain qui passaient à proximité d'une gare de RER de la ligne Castelnau-Baziège. Pour cela, nous avons utilisé les données GTFS du réseau Tisséo et des bus interurbains « Arc-En-Ciel ». Une fois ces données importées sous QGIS, nous avons extrait les lignes qui se situent à moins de 600 m et à moins de 2 km. L'association a voulu produire ceci pour connaître l'ensemble de l'offre de transport autour de la ligne et, à l'avenir, réfléchir sur comment on peut reconfigurer ces réseaux en complémentarité à la ligne de RER. L'association cite souvent l'exemple de la ligne « Super Hop ». Cette dernière consiste à la fusion de la partie nord de la ligne Hop 1 et Hop 2 du réseau arc-en-ciel, et de supprimer la partie des deux lignes qui est tangente à la voie ferrée, qui serait potentiellement empruntée par la première ligne de RER Castelnau-Baziège. Cette reconfiguration permettrait de créer du lien et de la multipolarité entre deux communes périphériques de Toulouse (à l'occurrence ici : Grenade et Fronton) et optimiser l'existant grâce au rabattement modal que procurerait la gare de Castelnau-d'Estrétefonds.

Ces données ont aussi servi à produire des cartes, dont voici un exemple :

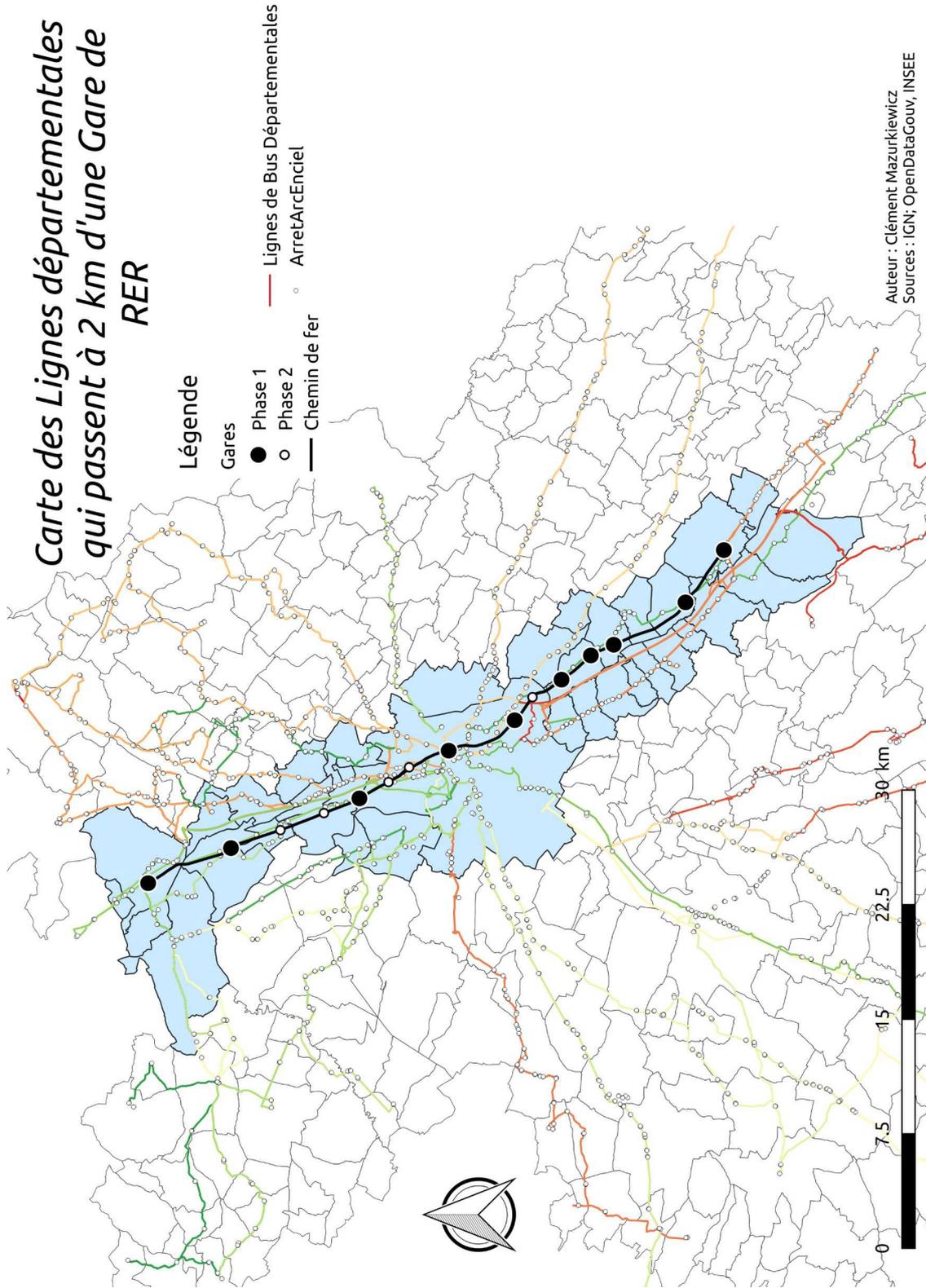


Illustration 18: Carte répertoriant les lignes « Arc-En-Ciel » qui passent à proximité des gares de la première ligne. Source : Clément Mazurkiewicz

2. Étude d'accessibilité

La deuxième principale mission de ce stage, fut l'étude d'accessibilité des gares de la ligne Castelnau-d'Estrétefonds/Baziège. Cette mission consistait à visualiser au travers de cartes l'accessibilité des gares via trois isodistances de 600 de marche, 2000 à vélo et 5 000 m en voiture. En plus, ces cartes devaient être utilisées comme document de travail lors de sortie de terrain effectuées par les adhérents de l'association. Le fond de carte, qui fut créé de toute pièce, devait être lisible pour être facilement utilisé par tout le monde. J'ai donc utilisé des données OpenStreetMap téléchargé depuis le portail Geofabrik. Les choix sémiologiques ainsi que le choix des données qu'on souhaitait afficher fut l'objet d'un long travail de réflexion. Une fois le fond de carte prêt, il a fallu produire trois isodistances pour chaque gare. Pour cela, j'ai utilisé l'outil ORS TOOL. Les isodistances qui sortent de ce dernier furent parfois incorrectes ou imprécises et elles ont donc fait l'objet de rectification à la main.

Une fois toutes les cartes produites, elles ont été regroupées par gare (3 par gare donc) et elles ont fait l'objet de commentaires sur une 4e pages. Ces commentaires furent enrichis grâce aux sorties de terrain que j'ai pu effectuer dans chacune des gares. Chaque sortie de terrain fut l'objet d'un remplissage d'une grille d'observation, de photos et de croquis, qui seront réutilisés lors de l'écriture des commentaires cités précédemment. Ces commentaires avaient pour but d'être seulement descriptifs, et de permettre à l'association d'avoir des connaissances sur l'aménagement existant autour des gares, et de se servir de ce travail en cas de consultation dans le cadre d'un réaménagement de ces dernières au vu de la création d'une ligne de RER. Cette démarche se situe toujours dans le besoin pour l'association d'acquérir une forme d'expertise afin de peser dans l'échiquier de la gouvernance ou dans le débat public.

L'ensemble de ce travail fait ensuite l'objet d'une publication sur le site de l'association (Mazurkiewicz, s. d.-b) et sur les réseaux sociaux

Voici un exemple de carte suis du commentaire qui l'accompagne. Les autres cartes sont présentées en annexe de ce mémoire.

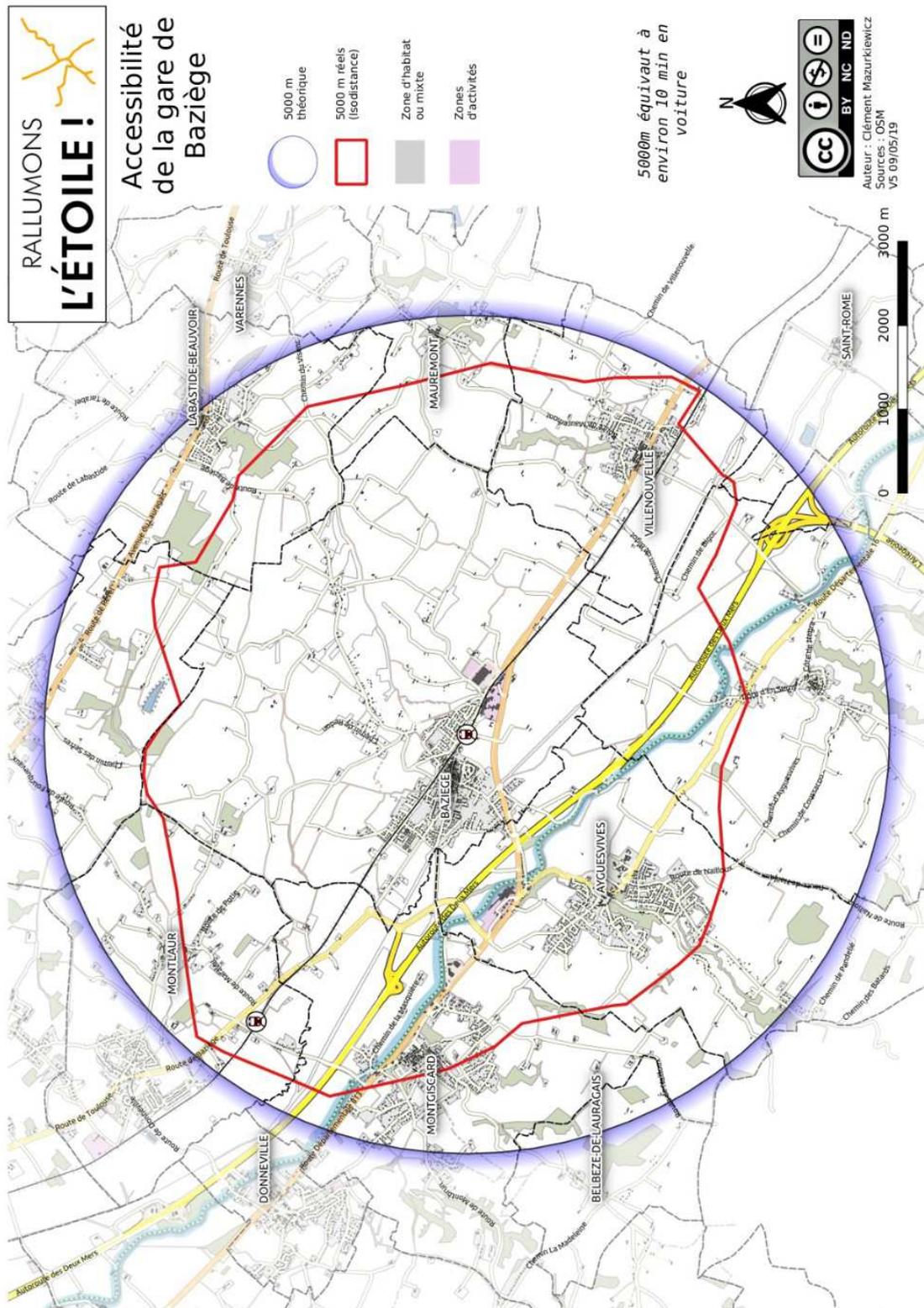


Illustration 16: Exemple d'une carte de l'étude d'accessibilité : Clément Mazurkiewicz

C. Chargé d'étude de projet de transport

1. Assistanat de chef de projet

Durant le stage, j'ai été participé au comité technique de l'association, appelé « groupe de travail étude ». Ce groupe est composé des membres ayant des connaissances techniques sur le transport et/ou le ferroviaire. Il a pour but d'agréger tous les savoirs nécessaires à « Rallumons l'étoile ! ». Ces connaissances sont utilisées pour construire le discours et le projet de l'association. Mon rôle était d'organiser et de copiloter les réunions de ce groupe. J'ai eu aussi l'occasion de participer aux réunions de coordination de l'association, appelées « loco ». Ces réunions regroupent les membres les plus actifs de l'association. Ils se réunissent toutes les deux semaines afin de planifier les actions et les positions de l'association. Durant ces réunions, j'ai été chargé de produire des comptes rendus et de présenter l'avancée de mes travaux aux membres de la « loco ». Vers la moitié de mon stage, j'ai été intégré au conseil d'administration de « Rallumons l'étoile ! », nouvellement créé. Mon rôle était le même que pour les « Loco ».

J'ai aussi accompagné mon encadrant de stage dans diverses réunions avec d'autres acteurs. Par exemple, j'ai participé à trois rencontres avec la SNCF réseaux. L'une était consacrée à présenter le projet de l'association aux cadres territoriaux de la SNCF, puis les deux autres furent consacrées à future¹⁵ la concertation sur le prolongement de la ligne

C.

15 « Future » au moment de la réunion. Les concertations ont lieu durant l'automne 2019

2. Diagnostic et prospective des horaires

Parmi les missions du groupe technique, j'ai pu aider à créer des fichiers d'analyse des fiches horaires des trains circulant sur l'axe Montauban-Toulouse et Toulouse-Castelnaudary. Ces fichiers étaient constitués de tables qui nous donnaient un aperçu de tous les trains de passage à la gare Matabiau. Au-delà de compiler toutes les « missions ferroviaires », ce document permet à l'association de connaître précisément le nombre de trains à tel ou tel endroit sur la ligne voulue, en particulier sur la ligne Castelnaud-Baziège. De ce document, j'ai construit, à l'aide du module de graphique de mon tableur, des graphiques de circulation. Ces derniers permettent d'avoir un rapide aperçu des circulations des trains. À partir des graphiques de circulation, les autres membres du groupe technique se sont lancés dans la construction d'un graphique de circulation prévisionnel avec l'ajout d'un RER cadencé à la demi-heure ou à l'heure. La construction de ce document qui regroupe les horaires et des graphiques de circulation qui l'accompagne a pour but de parler de pair à pair avec les AOT en particulier avec la Région et la SNCF. L'association, n'ayant pas accès aux données de circulation des trains de la SNCF (elles ne sont pas open data), a dû « à la main » construire des documents de synthèse et des graphiques de circulation, avec les outils à sa disposition¹⁶

3. Note de travail pour un atelier avec les AOT

Toujours dans ce désir de parler de pair à pair avec les services des différentes AOT et avec les décideurs au sein de ces dernières, nous avons produit une note de travail. Cette note a pour but de servir de support dans le cadre d'atelier avec les AOT. Elle résume l'état des lieux que l'association fait, soit son état de connaissances (exemple : le diagnostic que l'association a pu produire sur les fiches horaires) de présenter ses

¹⁶ à l'occurrence un tableur Excel ici

propositions et de mettre sur la table ses questionnements auprès des institutions qui participeront à cet atelier. La création de ce genre de document démontre de la volonté de l'association de parler d'égal à égale avec les AOT et de faire office de facilitateur et coordinateur, afin de développer un RER. Dans ce document, nous avons produit des schémas d'infrastructures de chaque branche de l'étoile. Ces schémas sont faits sous Inkscape (Logiciel de dessin vectoriel) et ont pour but d'avoir une vision rapide du nombre de voies et de la situation des gares sur une branche donnée. Ils sont de nature vulgarisatrice et pourront être diffusés dans l'association. Un exemple de ce schéma se situe en annexe.

4. Schéma d'accessibilité

La structure a voulu créer un outil de communication qui permet facilement de présenter le potentiel en termes d'opportunités d'accès de la ligne Castelnau/Baziège. Pour cela, il fut décidé de créer un schéma synthétique qui permet de visualiser sur l'ensemble les points d'intérêts le long de la ligne, accompagnés des temps de trajet. Ce schéma fut l'objet de nombreux échanges et de changements dans sa conceptualisation. Il devait être clair et simplifié, et ne devait pas donc trop ressembler à un chorème que l'on peut retrouver dans des manuels de géographie. Ce schéma fut utilisé lors des présentations publiques de « Rallumons l'étoile ! » afin de présenter au public tous les points d'intérêts desservis par la première ligne. Le choix des points d'intérêts fut aussi l'objet de débats. En effet, ce n'est pas évident de première abord de définir un point d'intérêt. Est-ce la fréquentation d'un équipement qui le définit comme tel ? Ou son rayonnement ? Est-il mesurable ? Quels sont les lieux à Toulouse qui sont connus par tous et qui font partie de l'imaginaire urbain toulousain ? Les zones d'emplois doivent-elles être indiquées ? Ce ne

fut pas forcément évident, mais nous avons tranché. Voici la dernière version de ce travail :

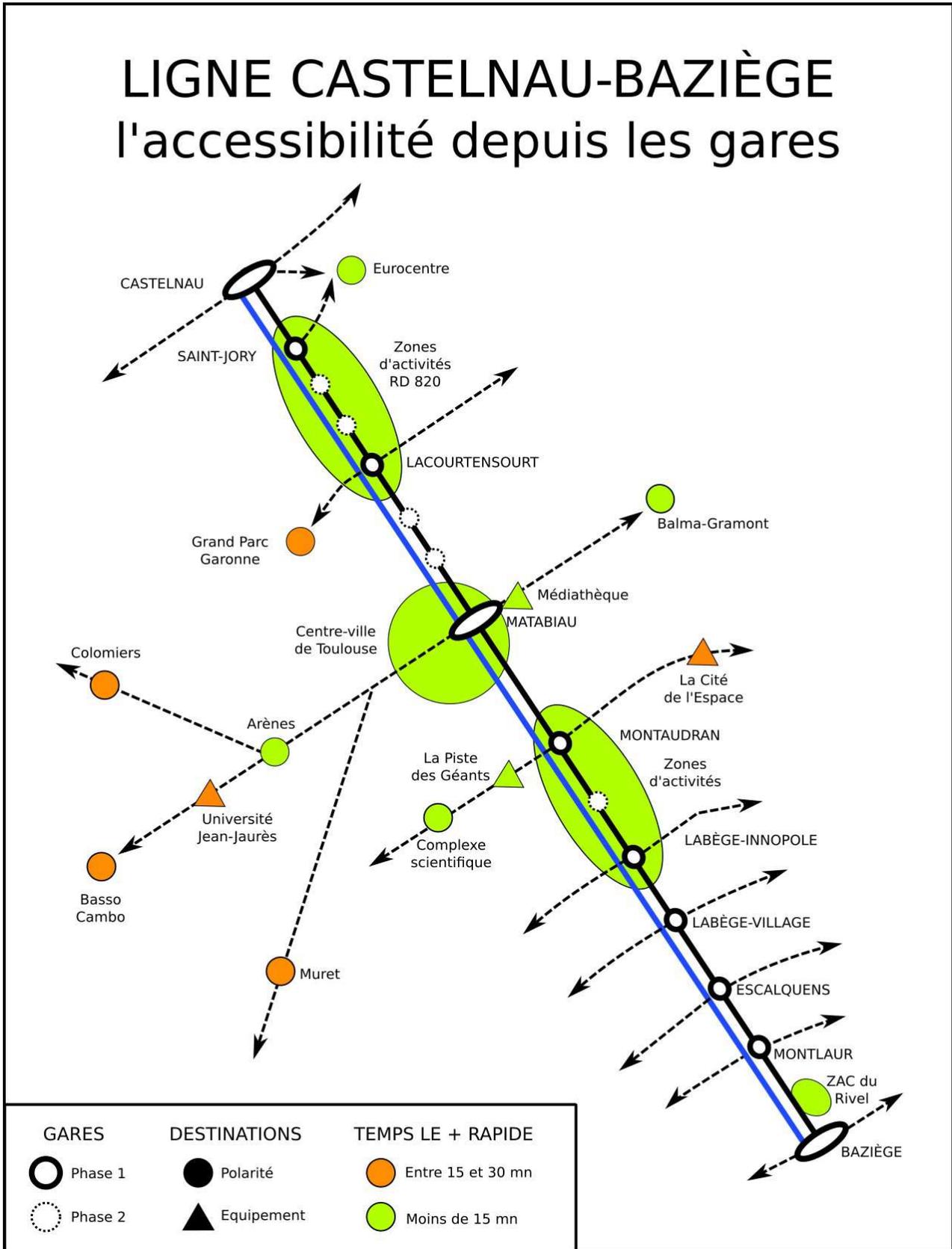


Illustration 19: Première page de l'article au sujet du diagnostic démographique autour de la première ligne de RER. Source : Clément Mazurkiewicz

D. Communicant et vulgarisateur

En parallèle des missions qui m'ont été attribuées, j'ai été invité à présenter à plusieurs reprises le projet de l'association ainsi que mon travail. Que ce soit sur le terrain ou sur les réseaux sociaux, j'ai du présenté le projet ainsi à l'écrit comme à l'oral. Deux expériences ont été marquantes pour moi. La première à la tenue autonome d'un stand de l'association sur le marché de Buloc. Ce stand consistait à présenter aux passants le projet de « Rallumon l'étoile ! ». C'est un exercice de vulgarisation et de communication qui est souvent produit par les membres de l'association sur divers lieux stratégiques, comme des marchés d'autres communes. La deuxième expérience fut la tenue (collective) d'un stand lors d'un évènement sur le thème de la mobilité dans le site de Liebherr à Toulouse. Ce site est stratégique, car il se situe en face de la gare de Lacourtenourt. Nous avons été invités par le comité d'entreprise à présenter le projet de l'association, aux côtés d'autres AOT et acteurs de la mobilité (des concessionnaires automobiles par exemple).

E. Compétences acquises

Sur le plan professionnel, j'ai acquis des compétences en SIG et cartographie, en particulier durant la phase de diagnostic territorial. J'ai fait face à des difficultés sur le plan méthodologique et de connaissance en SIG que j'ai dû affronter en toute autonomie. On peut citer l'exemple du décompte de population autour des gares qui demandait de la rigueur méthodologique afin de ne pas sortir des chiffres extravagants, ce qui est arrivé au début.

J'ai aussi acquis des compétences rédactionnelles et de synthèse. En effet, la rédaction d'article destiné au grand public m'a obligé de sortir d'une rédaction de type universitaire à une rédaction claire et vulgarisée afin d'être facilement lue par tous.

Durant ce stage, j'ai pu constater comment les sorties de terrain peuvent s'intégrer dans la construction d'un projet d'aménagement de transport. En effet, pour la production de l'étude d'accessibilité, les cartes et donnée SIG ne suffisent pas pour se rendre compte des réalités du terrain, des difficultés (ou non) rencontrées en tant que piéton ou cycliste pour se rendre vers une gare.

Sur le plan relationnel, j'ai pu développer une aisance sociale, requises dans les métiers de l'aménagement, grâce aux nombreuses réunions et aux diverses rencontres avec des acteurs territoriaux ou encore durant les évènements publics de l'association et des présentations que j'ai pu faire au cours de mon stage.

III. Observations au sein de Rallumons l'étoile : mettre le RER sur l'agenda politique

Le but de cette partie est de décrire toutes les notes d'observation que j'ai pu prendre au cours du stage ainsi que les discussions que j'ai pu avoir avec les membres fondateurs, et décrire aux lecteurs les méthodes et les bases théoriques que « Rallumons l'étoile ! » utilise pour parvenir à avoir un RER à Toulouse. Tout cela sera contextualisé avec la situation toulousaine décrite dans la première partie. Puis l'analyse de mes productions de la deuxième partie pourront être mieux contextualisées. Ici sera aussi le terrain pour présenter les productions de l'association qui ont précédé les miennes, ainsi que les relations qu'elles entretiennent avec les différents acteurs des transports toulousain.

A. Les socles méthodologiques de l'Association

Comme nous l'avons évoqué dans la première partie, l'association à plusieurs socles théoriques et « pratiques » qui ont conceptualisé ses méthodes d'actions.

1. Un passif du RER à prendre en compte

Premièrement, le passif du débat sur le RER fut riche en enseignement. Elle s'est servie des études qui ont été menés sur ce sujet, et des projets de RER qui la précède pour construire son discours ou inspirer sont projets. Par exemple on retrouve de nombreuses similitudes avec les autres projets de RER, via l'utilisation de l'étoile ferroviaire existante, et l'utilisation de 4 lignes dont une à 2 branches (vers Muret et Pamiers). Puis elle à pris en compte le passif politique du débat sur le RER. S'agissant de la méthode employée, elle dénote des projets de RER précédent. La méthode de « Rallumons l'étoile ! » diffère sur deux plans : Premièrement, elle a une stratégie de facilitateur et d'accompagnement de projet vis-à-vis des AOT. C'est-à-dire qu'elle ne promeut pas un projet complet clé en

main. Elle ne fait que proposer des pistes, des solutions sans trop rentrer dans les détails, en laissant le soin aux AOT de régler ceci. De plus, l'association n'est pas dans une confrontation de projet, comme a pu l'être celui de l'AUTATE, avec la 3e ligne de métro. Deuxièmement, elle ne se contente pas de faire rentrer le RER dans les milieux proches du pouvoir toulousain ou du monde universitaire, comme a pu l'être le travail de Maxime Lafage. Même si effectivement, avec rétrospective, il a été l'initiateur de la solution d'une troisième ligne de métro, même si le projet actuel n'est pas tout à fait similaire à celui qu'il avait développé dans ses travaux (en particulier le tracé et les montages financiers) (Cour des comptes, s. d.) (Lafage, 2014).

2. Théories politiques

Le deuxième socle est la théorie politique de l'action publique. En effet, dès la création de l'association, elle s'est doté d'une stratégie issue d'un livre : *Sociologie politique : L'action publique*. Cet ouvrage nous présente l'évolution des réflexions sur l'action publique. Dans cette sous partie, nous allons présenter les théories issues de cet ouvrage.

Premièrement, l'auteur nous présente le modèle d'analyse séquentiel, développé dans les années 70 par Jones, Anderson et Brewer. Ce modèle se résume (si on vulgarise) à six séquences : problématisation, élaboration d'une solution, mise à l'agenda, sélection d'une solution, mise en œuvre et évaluation de l'action publique. L'auteur explique que cette vision est critiquable, car elle offre une vision trop rationnelle de l'action publique, et elle ne prend pas en compte des facteurs extérieurs de l'État (du lobbying par exemple) ou le fait qu'un problème public peut être défini pas comme tel par la puissance publique, mais pour des fins politiques.

Par la suite, l'auteur développe sur la notion de construction d'un problème public. Il présente l'approche constructiviste. Il explique que cette dernière est un « Travail cognitif et narratif » (Hassenteufel, 2011). un problème public est construit par un ensemble d'acteurs, qui ont leur propre valeur, moyens et perception. C'est par la mobilisation d'acteur sociaux ou producteurs de revendication que des problèmes deviennent publics. Ces derniers peuvent être extérieurs ou non à l'État. Dans le cas où ils sont effectivement extérieurs à l'État, ils peuvent être de deux natures : Les acteurs qui sont concernés par le problème (exemple : Mobilisation de riverain contre un projet d'urbanisme), ou bien des acteurs spécialisés dans les revendications (exemple : des syndicats, lanceur d'alerte, association...). L'auteur distingue trois phases de construction d'un problème : la construction intellectuelle (passer d'une faute individuelle à une faute collective), l'imputation de la responsabilité et l'expression du problème.

Or, comme nous le rappelle l'auteur en citant deux autres chercheurs, l'attention publique est une ressource rare (Hilgartner & Bosk, 1988), et donc les problèmes doivent lutter dans ce qu'il appelle les « arènes publiques », afin d'être mis à l'agenda. Il y a plusieurs arènes : l'arène médiatique, l'arène politique (parti, association...), et l'arène gouvernementale. Elles ont toutes des fonctionnements différents et leur propre agenda. Mais qu'est-ce qui permet à un problème d'émerger d'une arène ? D'après l'auteur, il y a plusieurs facteurs : l'intensité dramatique, le caractère innovant (un problème dit « nouveau », légitimé souvent par la science ou des statistiques) et une adéquation aux valeurs culturelles (« l'air du temps » comme le présente l'auteur). Mais les acteurs n'ont pas tous les même moyens pour faire remonter un problème, ni la même proximité avec les décideurs, ni la même cohésion ou position ou prestige. Ce dernier point est apporté par le modèle systémique mais le modèle élitiste nuance ce dernier, et dit que seul une

poignée d'acteurs, proches des décideurs, peuvent réellement faire remonter les problèmes. Ce modèle est aussi à nuancer, car ils sont trop simplistes aux yeux de l'auteur. Lui invoque la typologie présentée par Garraud (Garraud, 1990), qui présente cinq éléments à prendre en compte pour parler des modalités de mise à l'agenda : l'action de groupes organisés ; la mobilisation de l'opinion ; l'intervention d'acteurs politiques ; la médiatisation ; puis le rôle des événements. Ces cinq facteurs s'entremêlent. Ensuite l'auteur développe sur la dimension contextuelle de la mise à l'agenda. Pour cela il invoque la « fenêtre d'opportunité » de Kingston (Kingston, 1985). D'après ce chercheur américain, la mise à l'agenda est régie par trois flux : Un problème qui remonte des arènes publiques ; existence de solutions politiques et exécutables ; une opinion politique, des rapports de force et une négociation collective. D'après lui, c'est quand ces trois flux sont réunis qu'on peut parler de « fenêtre d'opportunité », soit à des mouvements d'ouverture de l'agenda. Ce mouvement est cyclique. Premièrement, il y a une phase de stabilité de l'agenda, où il existe un accord large pour définir les problèmes à traiter. Puis, s'ouvre une porte dans les agendas à des acteurs qui généralement était exclus auparavant.

L'ouvrage offre aussi une grille d'analyse des acteurs de l'action publique. Un acteur combine des ressources, des représentations, et des intérêts. Les ressources peuvent être de différentes natures : matérielles, savoirs, politiques (légitimité et accès au monde politique), sociales et temporelles. Au sujet des représentations, il existe différentes approches où l'auteur préfère parler de l'approche des systèmes de représentations, qui est la plus neutre. Un système de représentation est « un outil qui sert à décoder et recoder le réel et qui s'accompagne d'argumentation qui le légitime »(Hassenteufel, 2011). Des valeurs qui cadrent et des normes qui définissent les principes d'action. Il

existe plusieurs systèmes de croyance qui peuvent coexister ou rentrer en concurrence et agir en différentes couches (exemple : la doctrine libérale ou une culture générationnelle)

Les acteurs collectifs s'organisent en réseaux d'action publique. Ces réseaux permettent d'échanger, de se reconnaître et d'interagir entre les acteurs. Ces réseaux façonnent les attitudes et comportement, ce qui structure les stratégies d'acteurs, des sortes de « sous-gouvernement » ou de communauté politique. L'interaction entre les acteurs est d'autant plus importante que l'analyse des acteurs eux même pour comprendre les rouages de la politique publique.

3. Le besoin de savoirs techniques

Le troisième socle est la technique et les théoriques sur le RER et les transports de façon plus générale. En effet, afin de gagner en crédibilité auprès des milieux de pouvoir et des AOT (Bardet, 2006), l'association s'est doté au fur et à mesure d'une panoplie de savoir techniques et théoriques sur les transports : Premièrement, si l'on regarde la composition des membres originels de l'association, on remarque la présence d'urbanistes, géographes, et de passionnés de transport. Tous ces acteurs ont pu acquérir au cours de leur parcours professionnel ou en autodidacte des connaissances qui une fois réunie ont servie de socle à l'élaboration du projet de « Rallumons l'étoile ! ». En parallèle, des membres de l'association ont donné de leur temps afin de produire des contenus techniques. D'ailleurs, mon stage s'inscrit parfaitement dans cette volonté de produire du contenu technique. Mais pourquoi construire du savoir technique alors que ce sont les AOT qui devront juridiquement lancer les études sur un potentiel RER ? (Avant tout projet d'infrastructure ou dans la réalisation du Schéma directeur des REM de la loi LOM (Assemblée Nationale, s. d.)). L'objectif pour l'association est de pouvoir se

placer dans un rapport de force avec les AOT et de créer une forme de crédibilité auprès des autres acteurs (citoyens, entreprises et élus en particulier). Ce savoir technique lui permet d'avoir plus facilement un regard critique sur les contre-arguments d'un RER à Toulouse, de créer du contenu de communication, de pouvoir adapter ses propositions et de pouvoir parler d'égal à égal avec les services des AOT.

4. La force associative

Le quatrième socle est l'action associative. En effet, « Rallumons l'étoile ! » reste une association classique, qui par la culture associative, se retrouve dans un système de représentation et d'organisation liée au monde associatif. Comme décrit dans la partie deux, l'association vit avec des moyens réduits, sans employés mais la présence de bénévoles, et ne dispose pas de foncier. Une association a une organisation beaucoup plus souple de ses ressources humaines qu'une organisation institutionnelle ou privée, cela implique des marges de manœuvre pas limité par des obligations de chiffres d'affaires ou d'une structure étatique plus lourde. Les débats en interne y sont légions, et le projet porté par l'association évolue vite. Une association est moins contrainte qu'une autre organisation, et ne possède que des membres qui ont la volonté de donner de leur temps sans contre-partie, ce qui démontre leur motivation à avancer dans un projet, et qui donne à ce dernier une force de frappe importante. On peut citer l'exemple des actions médiatiques qu'ont été le train inaugural de décembre 2018, où l'association a affrété un train qui à relier Castelnau-d'Estrétefonds à Baziège

B. Méthodes d'actions

1. Les outils de communications

L'association utilise différentes outils de communication. Premièrement, elle ne peut se passer des réseaux sociaux. « Rallumons l'étoile ! » est présent sur Facebook, LinkedIn, Tweeter. Elle utilise ces réseaux pour partager ses évènements publics, pour diffuser ses idées, ou interpeller des acteurs politiques ou médiatiques (en particulier sur tweeter, ou cela est plus aisé). S'agissant de l'interpellation, elle se fait dans une stratégie de la « bienveillance » vis-à-vis des institutions ou autres acteurs. Les mots employés sont choisis et toute attaque ou critique frontale est rejetée, même en cas de désaccord. On retrouve cette approche dans les relations avec les différentes institutions et lors des évènements publics.

L'association possède aussi son propre site internet. Sur ce site, elle y publie des articles qui peuvent détailler l'actualité de l'association, ses connaissances (les articles que j'ai pu produire s'intègre dans cet objectif), les vidéos des interventions publiques, et les détails de son projet. Sur ce site on peut aussi retrouver un descriptif de l'association et savoir quelles institutions ou entreprises soutiennent l'association.

« Rallumons l'étoile ! » dispose aussi de support de communication physique : Affiches, tracts, autocollants et des kakemonos (dont un est distribué aux communes adhérentes pour qu'elles le placent dans leur mairie). Ces supports visuels (ainsi que le site internet) ont fait l'objet d'un travail stylistique (charte graphique) : Choix d'une couleur précise (celle que vous voyez sur la page de garde), police unique (police avenir) et d'un style

propre. Le but de ceci est de créer un imaginaire collectif autour de l'identité visuelle de l'association.

2. Évènement public

L'association organise divers évènements afin de promouvoir son projet et de gagner en crédibilité auprès des différents acteurs. Premièrement, il y a ce que l'association appelle les « réunions publiques ». Ce sont des conférences interactives ouvertes à tous, d'une heure environ, où B.Lanusse présente le projet de RER de « Rallumons l'étoile ! ». Ces évènements sont filmés et retransmis en différé sur le site internet de l'association et en direct sur Facebook (seulement pour la réunion de Labège en juin 2019). Les institutions reçoivent une invitation de l'association avant l'évènement. Pour les deux réunions publiques dont j'ai pu assister pendant le stage, la Région fut présente deux fois et Tisséo une fois. La majorité des maires adhérents de « Rallumons l'étoile ! » sont aussi présents à ce genre d'évènement.

3. Coalition d'intérêt et stratégie de « démocratie d'interpellation »

Beaucoup d'éléments de la stratégie de l'association et de sa façon de se placer est issu de l'ouvrage décrit plus haut. L'ouvrage présente plusieurs facteurs qui font émerger une idée d'un débat public. Nous retrouvons ces facteurs, qui sont utilisés par l'association: la stratégie de lobbying, de création d'un réseau d'acteur, d'émergence d'un problème public et d'une solution qui l'accompagne, de promotion de ces deux points dans différentes arènes publiques, de la construction d'une narration autour du problème public, et sa capacité de lire les intérêts et contraintes de chaque acteur afin d'adapter son discours. On peut aussi citer l'exemple des documents publics, où le cheminement

des présentations respecte en quelque sorte le cheminement de la théorie séquentielle (vulgarisé) d'une action publique décrite par Hassenteufel dans le premier chapitre : Présentation ou émergence du problème public (congestion toulousaine), émergence d'une solution (utilisation de l'infrastructure existante pour développer un RER), mise à l'agenda (montrer des dates potentielles de mise en service) et l'évaluation de la politique (présenter les bénéfices pour la population d'un tel système avec des exemples européens). De plus, on retrouve des éléments de langage issue de cet ouvrage (Hassenteufel, 2011) dans ces derniers.

Toujours dans l'objectif de mettre le RER dans l'agenda public, « Rallumons l'étoile ! » adopte une stratégie dite de « démocratie d'interpellation » (Hassenteufel, 2011). En tant qu'acteur extérieur au pouvoir, un des seuls moyens (autre que les moyens démocratiques conventionnels) de faire rentrer l'idée de RER dans les cercles de pouvoir est par interpellation. Cette méthode est utilisée comme nous l'avons dit précédemment via les réseaux sociaux. Mais l'adhésion des communes et des entreprises est aussi un moyen indirect d'interpeller les instances concernées, puisque ces communes sont membres des différentes EPCI qui composent Tisséo, ou ils font partie du conseil Régional.

L'association essaie de créer une coalition d'intérêt en incluant différents types d'acteurs. En effet, elle permet l'adhésion à des entreprises, associations, et communes à « Rallumons l'étoile ! ». Également, chaque type d'acteur à sa place au sein du conseil d'administration d'association. En effet, le CA est constitué de cinq collèges (entreprises, citoyens, fondateurs, élus, associations). « Rallumons » se veut comme étant une sorte de lobby et de facilitateur entre les différents acteurs. Via les méthodes d'action d'écrite plus haut et en permettant leur rencontre au sein d'une structure qui leur présente une

solution à des problèmes qui font partie du débat public actuel, « Rallumons l'étoile ! » tente de provoquer une « fenêtre d'opportunité » (Hassenteufel, 2011) autour d'une coalition d'intérêt.

Au vu du contexte que nous avons décrit plus haut dans la première partie, cette fenêtre d'opportunité semble se dresser. Le RER rentre dans le débat national, et commence à être envisagé comme étant une solution aux problèmes de congestion et de réchauffement climatique. Or l'association entend bien de profiter de cette occasion et développe fortement dans son argumentaire cet aspect. Par exemple, à chaque représentation publique ou avec des groupes d'acteurs, l'association rappelle systématiquement que l'agglomération de Bordeaux a réussi à créer une feuille de route pour leur prochain RER. Mais non seulement de profiter d'une situation nationale, l'association fait un véritable travail de lobbying pour vendre sa solution de RER auprès des communes, citoyens, associations et entreprises adhérentes.

En plus du socle technique dont l'association s'est dotée, le fait de réunir l'adhésion de commune lui offre une légitimité politique qui lui a ouvert des contacts avec la SNCF, Tisséo et la Région Occitanie. Les relations avec les AOT sont différentes. En effet, ici l'association ne fait pas vraiment office de lobbyiste mais de facilitateur afin de créer une coalition d'intérêt entre les deux institutions. En effet, seules elles ne peuvent pas mettre en place un système de RER à Toulouse pour plusieurs raisons. Premièrement, comme nous l'avons vu dans la première partie, la compétence du train urbain est mal définie en France et en pratique elle concerne les deux AOT. Deuxièmement chacune des institutions ont des contraintes propres qu'elles ne peuvent pas surmonter sans coopération (Gestion du trafic TER, ANFT et engagement sur le TGV, 3^e ligne de métro...). Le rôle de l'association est de faire coopérer ces institutions mais aussi de leur

monter que le projet de RER n'est pas concurrent aux politiques dont elles se sont engagées. Nous pouvons citer l'exemple de la contribution à l'enquête publique sur la 3^e ligne de métro qu'a produite l'association. Cette contribution, émet un avis positif avec des réserves sur le projet, et se veut constructiviste vis-à-vis de ce dernier, puis présente le RER comme n'étant pas une alternative au métro et que le métro n'étant pas une alternative au RER. Le projet de RER est présenté, dans cette contribution, comme étant un élément indispensable à la 3^e ligne de métro.

IV. Conclusion

Le RER commence à s'exporter de Paris vers les métropoles. Le gouvernement et ses derrières commencent à l'envisager comme étant un moyen efficace de résoudre les problèmes de circulation et de sur-utilisation de la voiture. Or, Toulouse ne fait pas exception à ce débat. Ce dernier est porté par l'association « Rallumons l'étoile ! » depuis 1 an et demi. Cette dernière tente de créer une coalition d'intérêt entre la région, la SNCF, l'état et Tisséo. Elle agrège un ensemble de savoirs théoriques et techniques afin de construire son projet et son discours. Ce discours suit une stratégie d'interpellation, qui permet à l'association de rentrer en contact avec les institutions, et de pouvoir dialoguer avec elles. Ce dialogue se veut constructif et non dans une permanente confrontation, qui n'est pas efficace. Ces enseignements sont dû au passif du débat sur les modes de transports à Toulouse. L'exemple de l'avis sur la déclaration publique postée par « Rallumons l'étoile ! » au sujet de la 3^e ligne de métro est frappant. L'association n'oppose pas son projet à d'autres projets portés par les autres AOT (Tisséo ici) mais tente de faire rentrer son projet comme étant une synergie des projets par les institutions. Elle ne remet pas en cause la légitimité des AOT, mais elle se veut comme un facilitateur entre ces dernières et un lobbyiste auprès d'elles. Elle n'a pas non plus vocation de rentrer en concurrence avec les services techniques de Tisséo ou la Région. Malgré le fait qu'elle construit un savoir technique poussé dans le domaine du RER, l'association ne veut pas remplacer un travail qui pour elle doit être fait par Tisséo et la Région. Pour elle, ces connaissances permettent de donner des pistes aux AOT, sans livrer un projet tout prêt, et aussi de pouvoir parler d'égal à égal avec les institutions. L'association utilise tous les moyens de communication à sa disposition afin de faire connaître son projet au plus grand nombre. Cela s'inscrit dans une stratégie de «

démocratie d'interpellation », qui permet de faire pression sur les institutions via l'approbation de l'opinion publique. Toute fois, le fait de faire adhérer des communes à l'association rajoute un poids dans la légitimité de l'association. Au cours de mon stage, j'ai pu m'apercevoir que l'association était devenue de plus en plus incontournable : elle est invitée à des réunions et évènements organisés par les AOT ou la SNCF. Elle est devenue en un an un acteur majeur du RER toulousain.

Toulouse, un modèle industriel, ville de l'espace, de l'avion et de l'innovation, sera-t-elle à l'avenir un modèle du RER métropolitain en France ?

V. Bibliographie

Assemblée Nationale. (s. d.). Dossier législatif sur Orientation des mobilités. Consulté 20 août 2019, à l'adresse Assemblée nationale website: http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/dossiers/alt/loi_orientation_mobilites

Avant la LGV, le «RER du nord toulousain» déraile au tribunal. (s. d.). Consulté 27 août 2019, à l'adresse Ladepeche.fr website: <https://www.ladepeche.fr/article/2018/09/20/2872348-avant-lgv-rer-nord-toulousain-deraille-tribunal.html>

Bardet, F. (2006). L'expertise dans le diagnostic des problèmes publics. Ingénieurs et statistiques des politiques de transport en France. *Revue française de science politique*, 54, 1005-1023.

Barone, S., & Ollivier-Trigalo, M. (2010). La régionalisation de l'action publique en France au prisme du transport ferroviaire. *Politique et Sociétés*, 29(2).

Bordeaux: SNCF-Réseau veut avancer sur le RER métropolitain. (s. d.). Consulté 20 août 2019, à l'adresse SudOuest.fr website: <https://www.sudouest.fr/2019/05/28/bordeaux-sncf-reseau-veut-avancer-sur-le-rer-metropolitain-6138411-2780.php>

Combien coûte l'insécurité routière. (2018, janvier 9). Consulté 30 août 2019, à l'adresse Les Echos website: <https://www.lesechos.fr/2018/01/combien-coute-linsecurite-routiere-981442>

Damay, L. (2013). Un RER à Bruxelles ? Espaces des rivalités et gouvernance de la mobilité. *Flux*, (91), 21-32.

Des RER dans les grandes villes: Pas si facile... - transportrail - Le webmagazine ferroviaire. (2019, mai 3). Consulté 27 août 2019, à l'adresse <http://transportrail.canalblog.com/archives/2017/12/25/35959295.html>

Données carroyées à 200 mètres | Insee. (s. d.). Consulté 14 août 2019, à l'adresse <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2520034>

Dossiers législatifs—Projet de loi d'orientation des mobilités (TRET1821032L) | Legifrance. (s. d.). Consulté 29 août 2019, à l'adresse <https://www.legifrance.gouv.fr/affichLoiPreparation.do?idDocument=JORFDOLE000037646678&type=general&typeLoi=proj&legislature=15>

Et pourquoi pas une sorte de RER à Strasbourg? (s. d.). Consulté 20 août 2019, à l'adresse <https://www.20minutes.fr/strasbourg/2137183-20170924-strasbourg-pourquoi-sorter-rer-strasbourg>

Garraud. (1990). Politiques nationales: L'élaboration de l'agenda. *L'Année sociologique*, 17-41.

Hassenteufel, P. (2011). *Sociologie politique: L'action publique* (2^e éd.). Paris: Armand Colin. Cairn.info.

Hilgartner, & Bosk. (1988). The Rise and Fall of Social Problems: A Public Arena Model. *American Journal of Sociology*, 94(1), 53-76.

Kingston, A. (1985). Agendas, Alternatives, and Public Policies. *Journal of Public Policy*, 5(2), 281-283. <https://doi.org/10.1017/S0143814X00003068>

La route aussi coûte de l'argent à tous les Français (même ceux qui ne roulent pas dessus). (2018, avril 13). Consulté 30 août 2019, à l'adresse Libération.fr website: https://www.liberation.fr/france/2018/04/13/la-route-aussi-coute-de-l-argent-a-tous-les-francais-meme-ceux-qui-ne-roulent-pas-dessus_1642600

Lab'Oïkos | Espaces de travail et d'accompagnement des entreprises. (s. d.). Consulté 16 août 2019, à l'adresse <https://www.laboikos.com/>

Le « RER » toulousain sur les rails—20Minutes.fr, information en continu. (s. d.). Consulté 27 août 2019, à l'adresse <https://web.archive.org/web/20080115223832/https://www.20minutes.fr/article/35373/Toulouse-Le-RER-toulousain-sur-les-rails.php>

Lyon: A quoi pourrait ressembler le projet de RER défendu par les centristes? (s. d.). Consulté 20 août 2019, à l'adresse <https://www.20minutes.fr/societe/2513007-20190513-lyon-quoi-pourrait-ressembler-projet-rer-defendu-centristes>

Maulat, J. (2014). *Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional: Le modèle à l'épreuve des pratiques*. Paris 1, Paris.

Mazurkiewicz, C. (s. d.-a). Améliorer la desserte des entreprises. Consulté 23 août 2019, à l'adresse <https://rallumonsletoile.fr/ameliorer-la-desserte-des-entreprises/>

Mazurkiewicz, C. (s. d.-b). Étude de l'accessibilité des gares de la ligne Castelnau-Baziège. Consulté 23 août 2019, à l'adresse <https://rallumonsletoile.fr/etude-de-accessibilite-des-gares-de-la-ligne-castelnaud-baziege/>

Mazurkiewicz, C. (s. d.-c). Les habitants de la ligne Castelnau-Baziège. Consulté 23 août 2019, à l'adresse <https://rallumonsletoile.fr/les-habitants-de-la-ligne-castelnaud-baziege/>

Projet de « RER Métropolitain » à Bordeaux: Estimez vos futurs temps de trajet. (s. d.). Consulté 20 août 2019, à l'adresse SudOuest.fr website: <https://www.sudouest.fr/2018/11/29/projet-de-rer-metropolitain-a-bordeaux-estimez-vos-futurs-temps-de-trajet-5595912-2780.php>

Qui sommes-nous? | Tisséo. (s. d.). Consulté 23 août 2019, à l'adresse <https://www.tisseo.fr/tisseo/qui-sommes-nous>

Rallumons l'étoile! (s. d.). Vidéo. Consulté 23 août 2019, à l'adresse <https://rallumonsletoile.fr/category/le-projet/video/>

Razemon, O. (2018, mars 4). La SNCF coûte moins cher que les accidents de la route. Consulté 30 août 2019, à l'adresse L'interconnexion n'est plus assurée website: <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2018/03/04/cout-sncf-accidents-route/>

Reigner, H. (2012). XIII. Le droit au transport: Angle mort des politiques locales de transport et de déplacements durables. In *Transport et politiques locales de déplacement: Vol. 32. Droit et gestion des collectivités territoriales* (p. 197-209).

RER à Bruxelles: Quel était le projet? Qu'en est-il maintenant? (2016, février 2). Consulté 14 août 2019, à l'adresse RTBF Info website: https://www.rtbef.be/info/regions/bruxelles/detail_rer-a-bruxelles-quel-etait-le-projet-qu-en-est-il-maintenant?id=9202743

RER lyonnais: Quels scénarios? - Transportrail—Le webmagazine ferroviaire. (s. d.). Consulté 20 août 2019, à l'adresse <http://transportrail.canalblog.com/pages/rer-lyonnais---quels-scenarios--/34525741.html>

Réseau. Le RER va s'exporter dans les régions. (2019, juillet 2). Consulté 20 août 2019, à l'adresse Lettre du cheminot website: <https://www.lettreducheminot.fr/politique/rer-metropolitains/>

Saubion, B., & CERMA. (2017). *Gouvernance des transports*. Séminaire présenté à mobilité durable, Ajaccio.

SEMVAT. (2002). *Plan SEMVAT 2002*. Consulté à l'adresse <http://hidezone.free.fr/plan%20reseau%202002.pdf>

Sutton, K., & Varlet, J. (2015). Le « RER » Suisse, entre accompagnateur de métropolisation et incubateur de métropoles. *Géotransports*, (5-6), 115-134.

Tisséo. (s. d.). Ptu Tisséo. Consulté 23 août 2019, à l'adresse <https://www.tisseo.fr/sites/default/files/Communes%20du%20PTU.html>

Toulouse. Le futur «RER» du Nord toulousain roulera en 2024. (s. d.). Consulté 20 août 2019, à l'adresse Ladepeche.fr website: <https://www.ladepeche.fr/article/2014/10/03/1964253-le-futur-rer-du-nord-toulousain-roulera-en-2024.html>

Toulouse. «Le nouvel enjeu, c'est de connecter TER et Tisséo». (s. d.). Consulté 20 août 2019, à l'adresse Ladepeche.fr website: <https://www.ladepeche.fr/article/2016/10/17/2440901-le-nouvel-enjeu-c-est-de-connecter-ter-et-tisseo.html>

Toulouse, Strasbourg, Rennes, ces villes où l'on rêve d'un RER – L'interconnexion n'est plus assurée. (s. d.). Consulté 20 août 2019, à l'adresse <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2018/02/12/villes-reve-rer/>

Toulouse. TER ou ligne C: Le duo des noms. (s. d.). Consulté 27 août 2019, à l'adresse Ladepeche.fr website: <https://www.ladepeche.fr/article/2003/09/02/135303-ter-ou-ligne-c-le-duo-des-noms.html>

Troisième ligne de métro, à Toulouse: Un conseil scientifique mis en place et déjà des remous. (s. d.). Consulté 27 août 2019, à l'adresse https://actu.fr/occitanie/toulouse_31555/troisieme-ligne-de-metro-a-toulouse-un-conseil-scientifique-mis-en-place-et-deja-des-remous_3838325.html

Un projet de RER pour Toulouse comme à Paris: C'est « oui » mais (vraiment) pas pour tout de suite. (s. d.). Consulté 20 août 2019, à l'adresse https://actu.fr/occitanie/toulouse_31555/un-projet-rer-toulouse-comme-paris-cest-oui-mais-vraiment-pas-tout-suite_13038330.html

Un RER à Toulouse? Selon une étude, c'est pas pour demain. (s. d.). Consulté 27 août 2019, à l'adresse <https://www.20minutes.fr/toulouse/2152043-20171017-rer-toulouse-selon-etude-demain>

Vieu, B. (2000). Vers un RER toulousain. *Connaissance du rail* N° 231, p. 16.

Voici le plan du futur RER métropolitain de Bordeaux—Rue89 Bordeaux. (s. d.). Consulté 20 août 2019, à l'adresse <https://rue89bordeaux.com/2018/12/voici-plan-futur-rer-metropolitain-de-bordeaux/>

Wolff, J.-P. (2016). La région Midi-Pyrénées: Plus de dix ans de compétence ferroviaire. *Géotransports*, (8), 75-94.

VI. Tables des matières

Remerciements.....	3
Introduction.....	5
I. Le RER ailleurs et en France.....	9
A. Qu'est-ce qu'un RER ?.....	11
B. Du train urbain en Europe.....	13
C. Le RER en France : un objet de gouvernance non identifié.....	19
D. Le RER en France : entre exclusivité parisienne et diffusion métropolitaine.....	21
E. Evolution débat sur le RER Toulousain.....	28
1. Cadre territorial du débat.....	28
2. Les débuts du débat sur le RER toulousain et la création de la ligne C.....	29
3. Le RER Nord toulousain.....	31
4. Le RER toulousain, le « frère oublié » de la 3 ^e ligne de métro.....	32
5. Émergence de « Rallumons l'étoile » : bref historique.....	36
II. Un stage atypique.....	39
A. Cadre du stage.....	41
B. Travaux SIG et cartographiques.....	42
1. Diagnostic territorial.....	42
a. Démographie et calcul de population.....	44
b. Entreprises.....	49
c. Équipement.....	52
d. Réseaux de transport.....	55
2. Étude d'accessibilité.....	57
C. Chargé d'étude de projet de transport.....	60
1. Assistanat de chef de projet.....	60
2. Diagnostic et prospective des horaires.....	61
3. Note de travail pour un atelier avec les AOT.....	61
4. Schéma d'accessibilité.....	62
D. Communicant et vulgarisateur.....	65
E. Compétences acquises.....	65
III. Observations au sein de Rallumons l'étoile : mettre le RER sur l'agenda politique.....	68
A. Les socles méthodologiques de l'Association.....	70

1. Un passif du RER à prendre en compte.....	70
2. Théories politiques.....	71
3. Le besoin de savoirs techniques.....	74
4. La force associative.....	75
B. Méthodes d'actions.....	76
1. Les outils de communications.....	76
2. Évènement public.....	77
3. Coalition d'intérêt et stratégie de « démocratie d'interpellation ».....	77
IV. Conclusion.....	81
V. Bibliographie.....	83
VII. Index des illustrations.....	91
VIII. Annexes.....	92

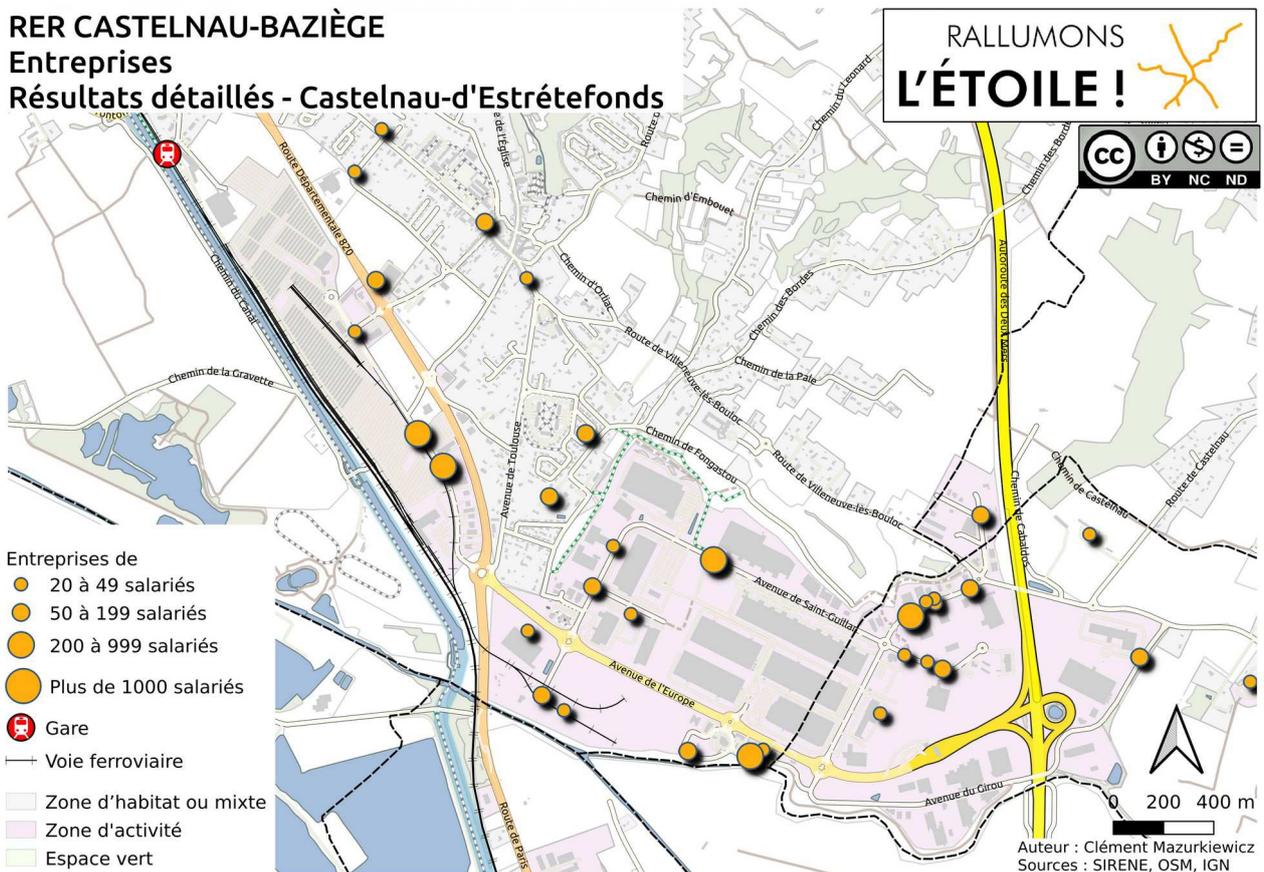
VII. Index des illustrations

Illustration 1: Diffusion du RER en Allemagne. Source : Wikipédia.....	13
Illustration 2: Les différents réseaux de RER suisses. Source Wikipédia.....	14
Illustration 3: Chronologie des créations des RER suisses. Sources : Varlet et Sutton.....	15
Illustration 4: Principe de création d'un "REM", avec plusieurs exemple de déserte. Source : Transportrail.com.....	23
Illustration 5: Projet de RER strasbourgeois.....	25
Illustration 6: Projet d'un RER à Bordeaux« source : Voici le plan du futur RER métropolitain de Bordeaux - Rue89 Bordeaux », consulté le 20 août 2019, https://rue89bordeaux.com/2018/12/voici-plan-futur-rer-metropolitain-de-bordeaux/	27
Illustration 7: Périmètre d'action de Tisséo. Source : Tisséo.....	28
Illustration 8: Projet du RER nord Toulousain. Source : La Dépeche.....	31
Illustration 9: Projet de RER de Maxime Lafage. Source : Mémoire de M. Lafage.....	32
Illustration 10: Projet de RER toulousain de "Métropole citoyenne". Source : Métropole Citoyenne.....	34
Illustration 11: Projet de l'AUTATE. Source : AUTATE.....	36
Illustration 12: Les événement marquant de "Rallumons l'étoile". Auteur : Clément Mazurkiewicz.....	37
Illustration 13: Cadre territorial de l'étude. Source : Clément Mazurkiewicz.....	43
Illustration 14: Carte du nombre d'individu par carreaux INSEE. Source : Clément Mazurkiewicz.....	48
Illustration 15: Première page de l'article au sujet du diagnostic économique autour de la première ligne de RER. Source : Clément Mazurkiewicz.....	50
Illustration 16: Exemple de carte de l'article au sujet du diagnostic économique autour de la première ligne de RER. Source : Clément Mazurkiewicz.....	51
Illustration 17: Carte illustrant la situation des sites touristiques autour de la ligne. Source : Clément Mazurkiewicz.....	53
Illustration 18: Carte répertoriant les lignes « Arc-En-Ciel » qui passent à proximité des gares de la première ligne. Source : Clément Mazurkiewicz.....	56
Illustration 19: Première page de l'article au sujet du diagnostic démographique autour de la première ligne de RER. Source : Clément Mazurkiewicz.....	64

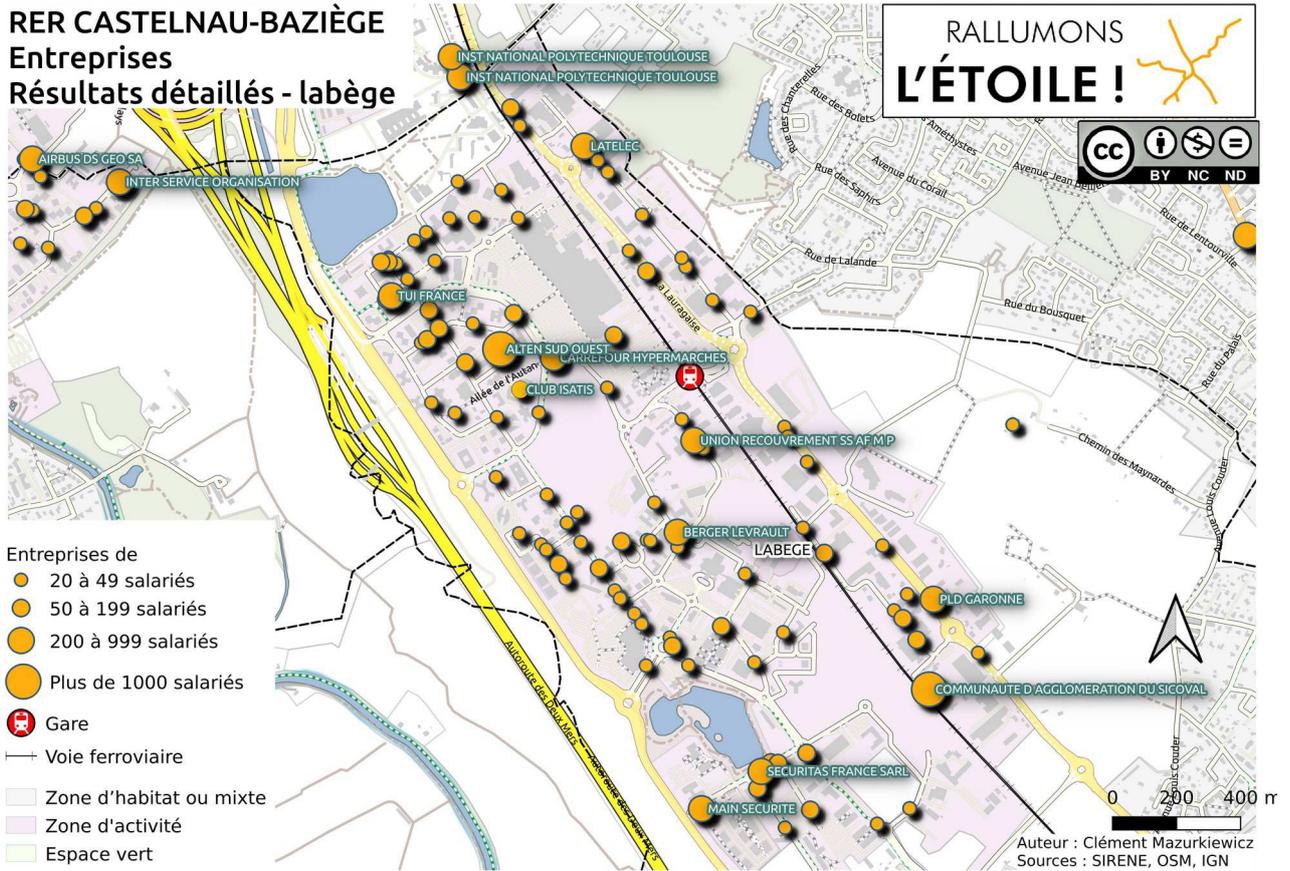
Illustration 20: Décompte des population autour des gares.....	127
Illustration 21: Décompte équipement.....	127
Illustration 22: Décompte fiches horaires sur l'axe Montauban-Castelnaudary (horaires TER 2018-2019).....	128
Illustration 23: Nombre de train par heure sur l'axe Montauban-Castelnaudary (horaires TER 2018-2019).....	130

VIII. Annexes

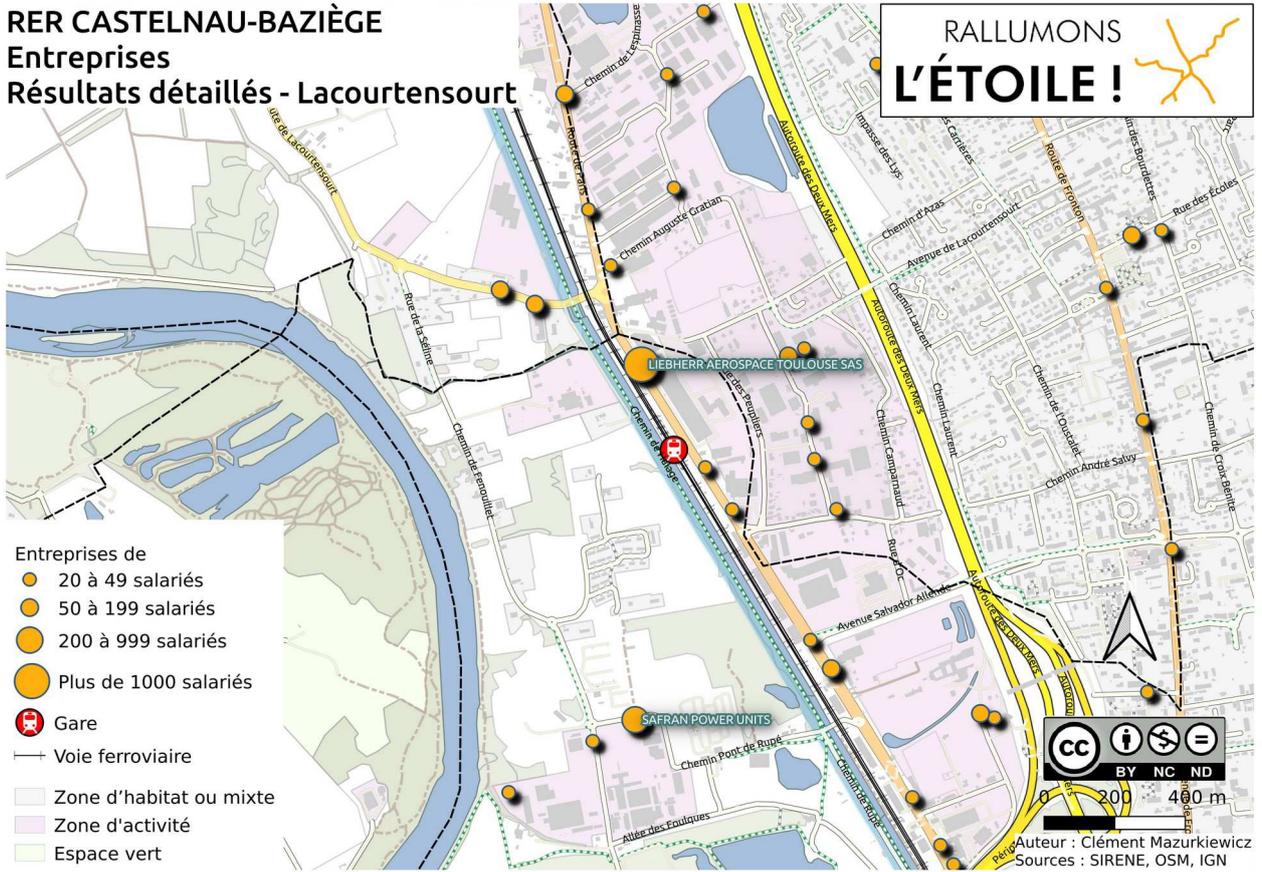
RER CASTELNAU-BAZIÈGE
Entreprises
Résultats détaillés - Castelnau-d'Estrétefonds



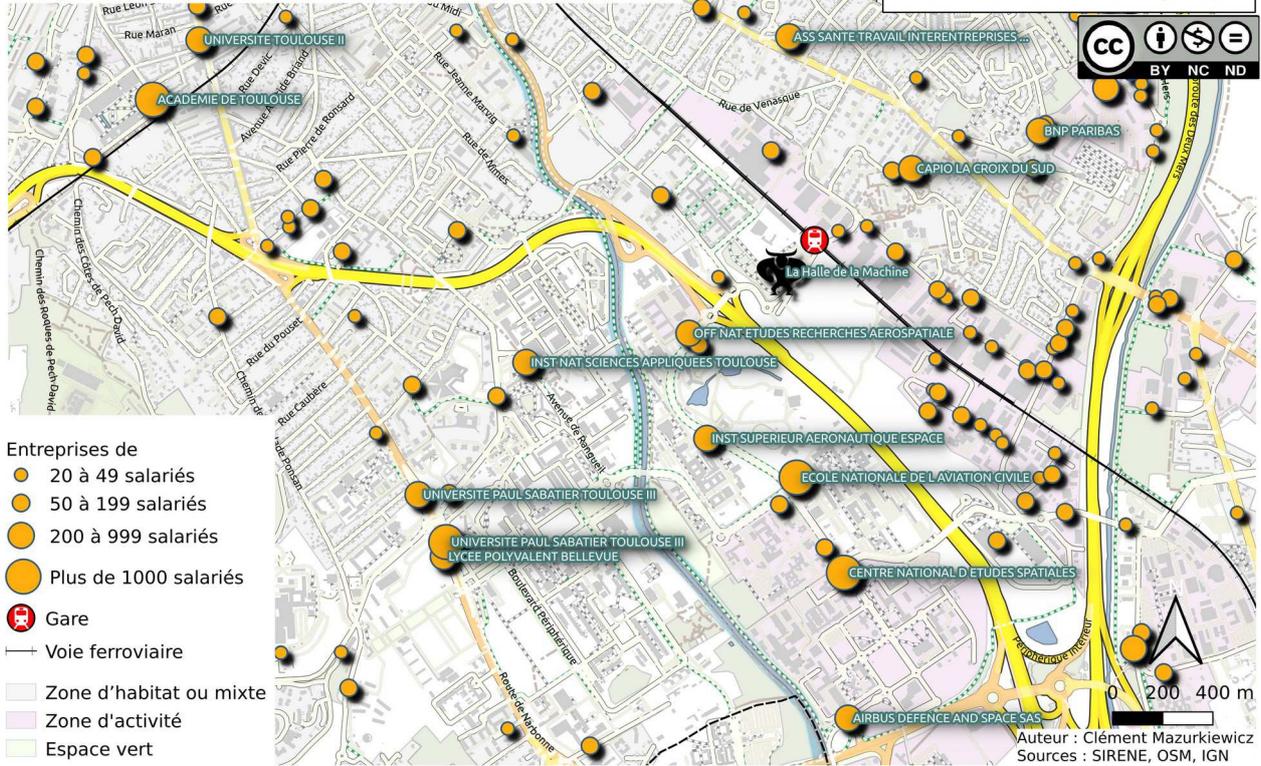
RER CASTELNAU-BAZIÈGE Entreprises Résultats détaillés - Labège



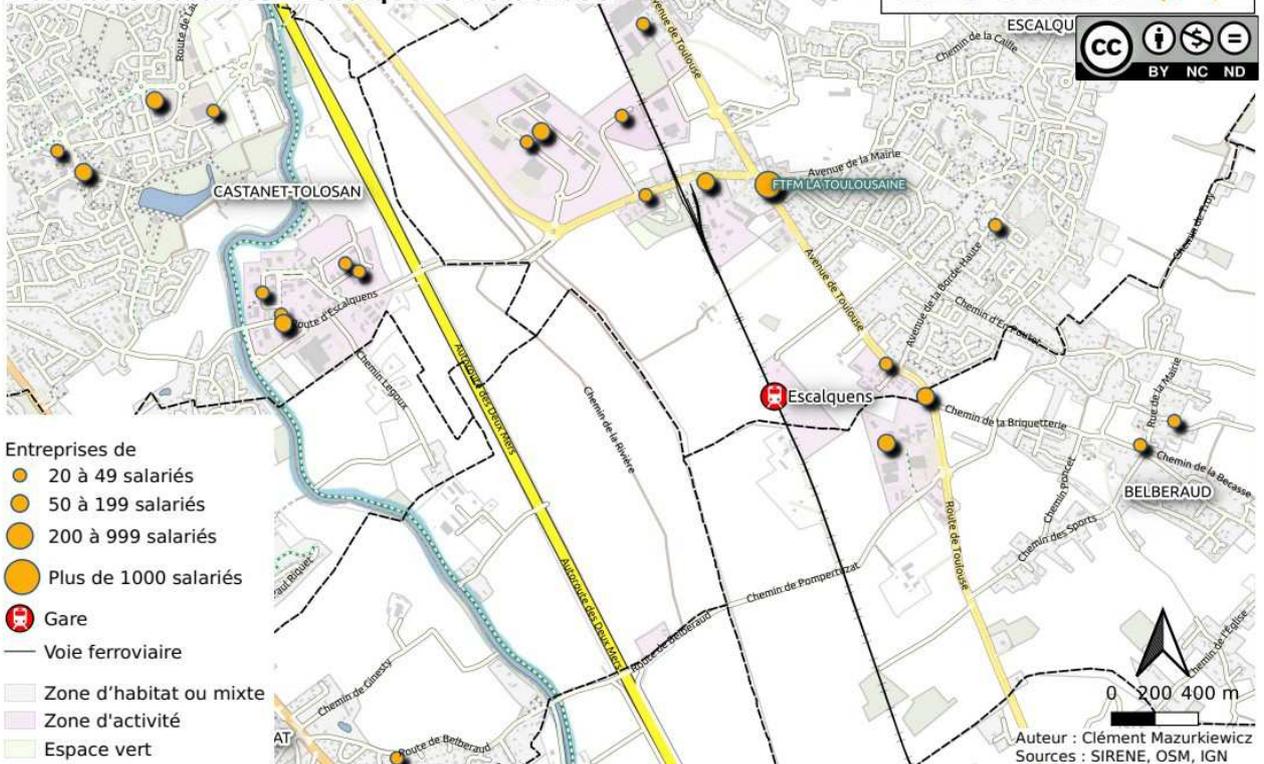
RER CASTELNAU-BAZIÈGE Entreprises Résultats détaillés - Lacourtenourt

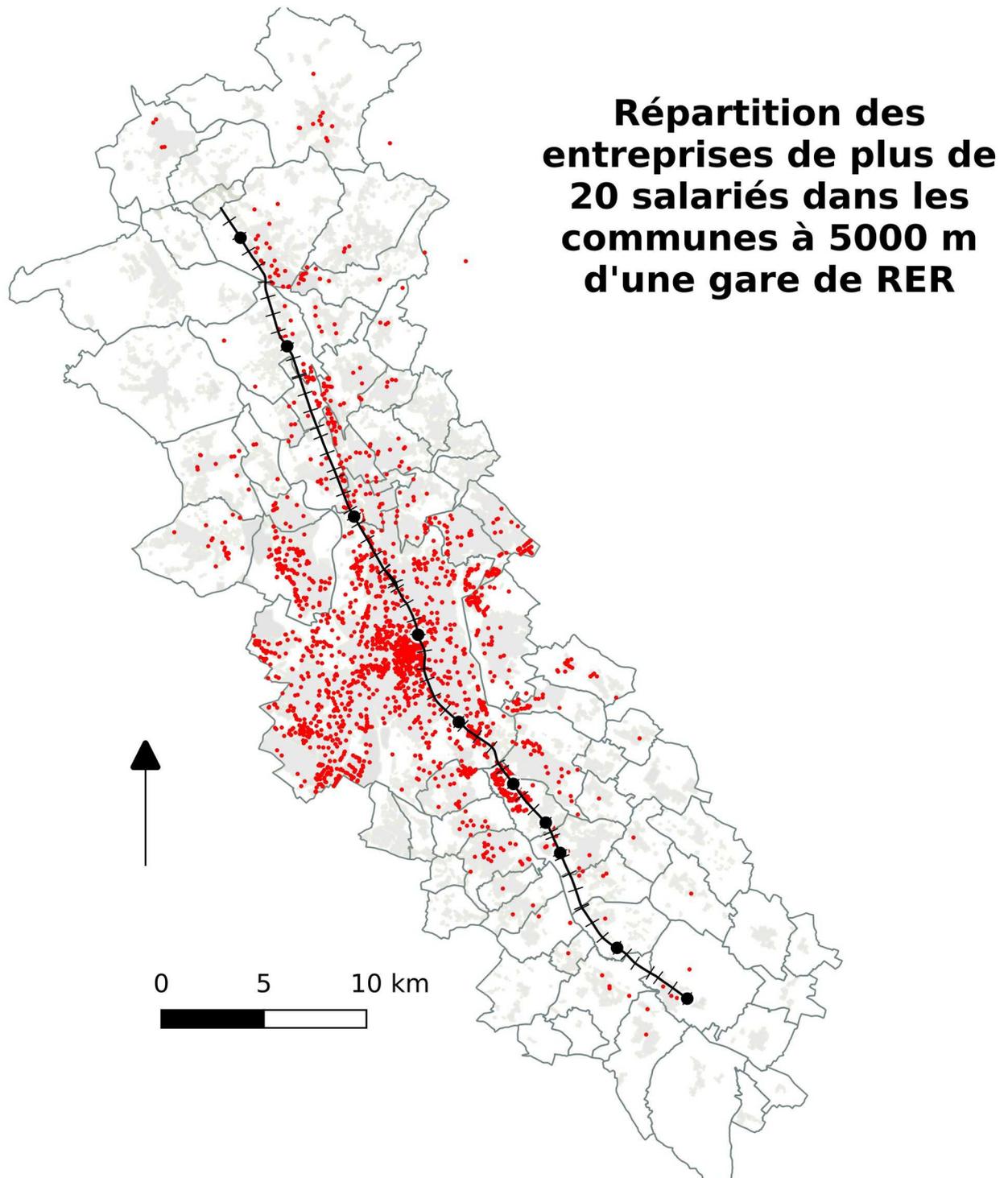


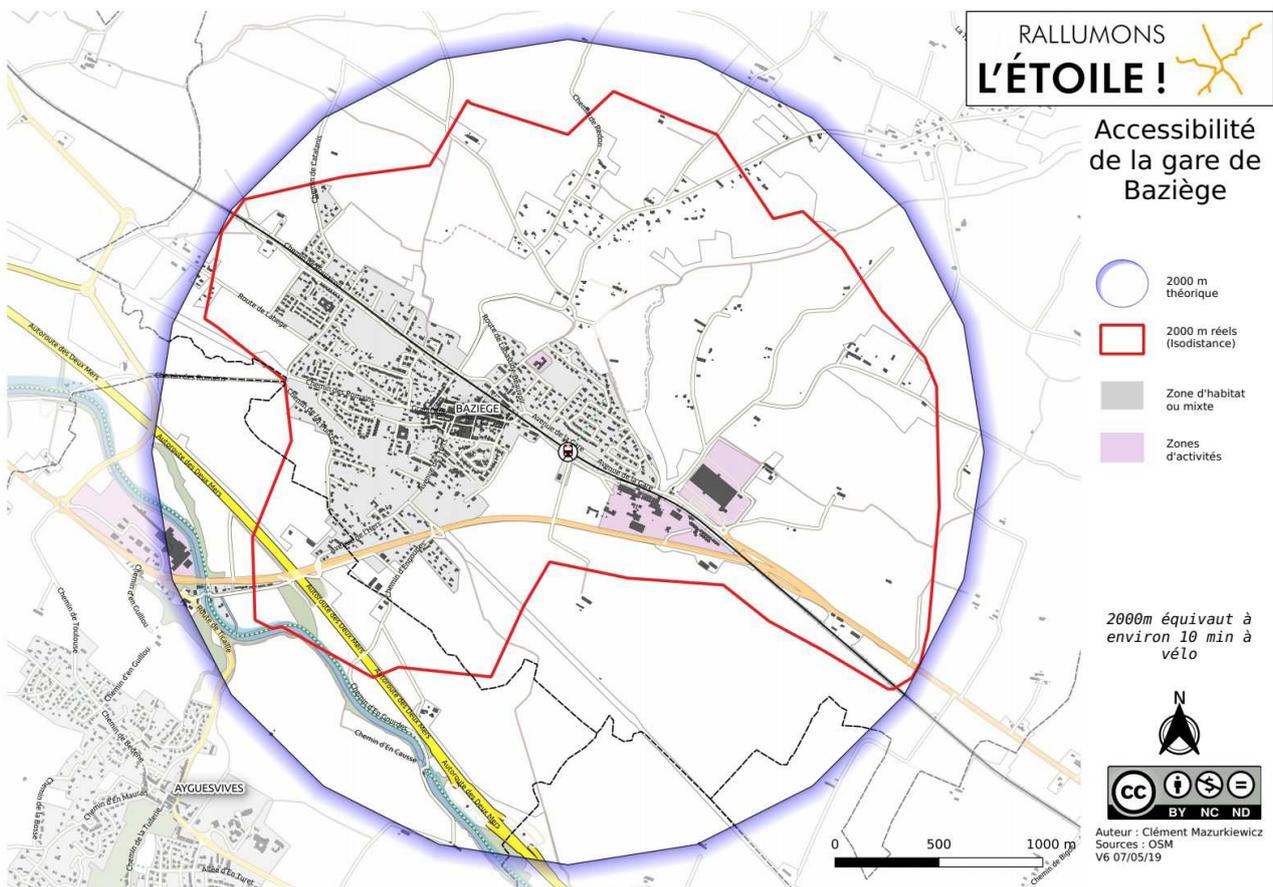
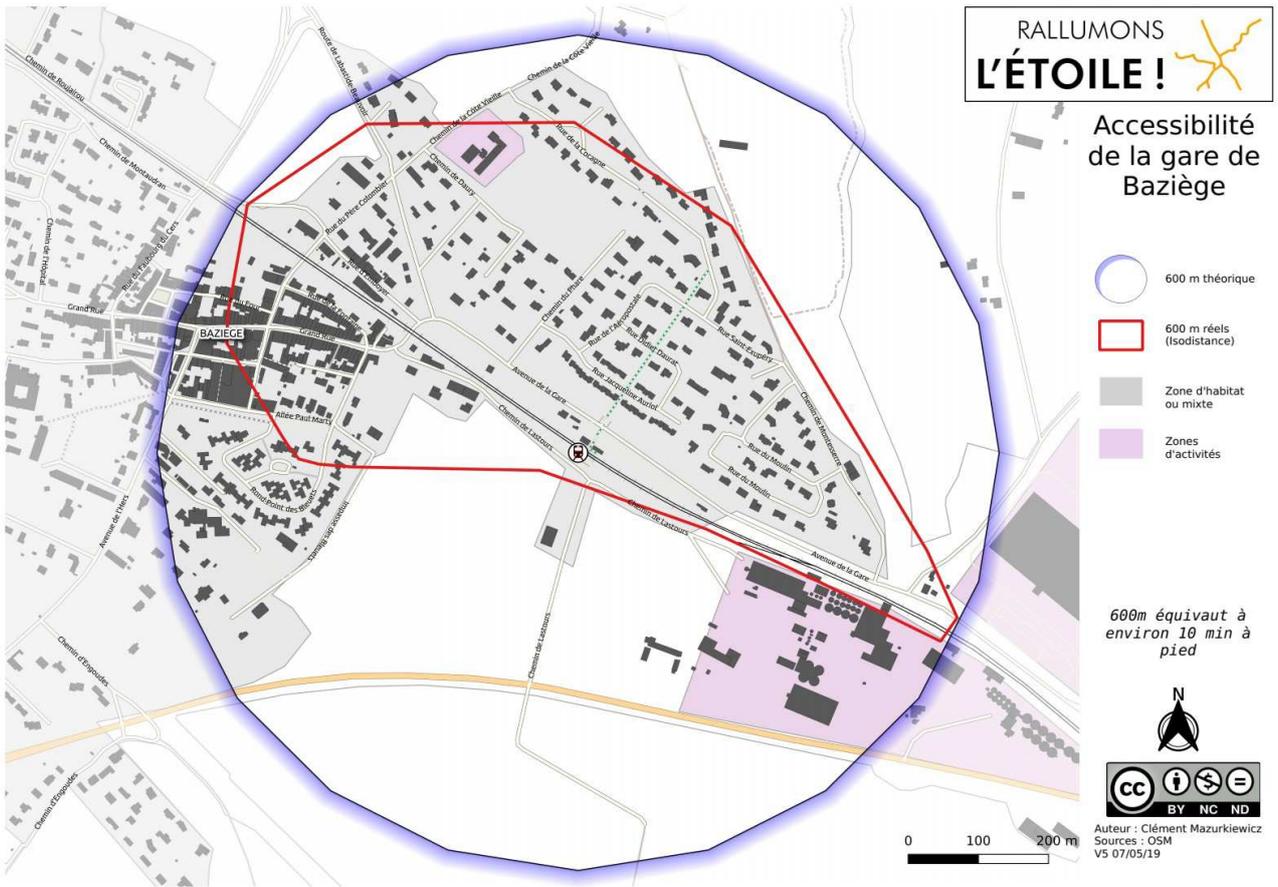
RER CASTELNAU-BAZIÈGE Entreprises Résultats détaillés - Montaudran

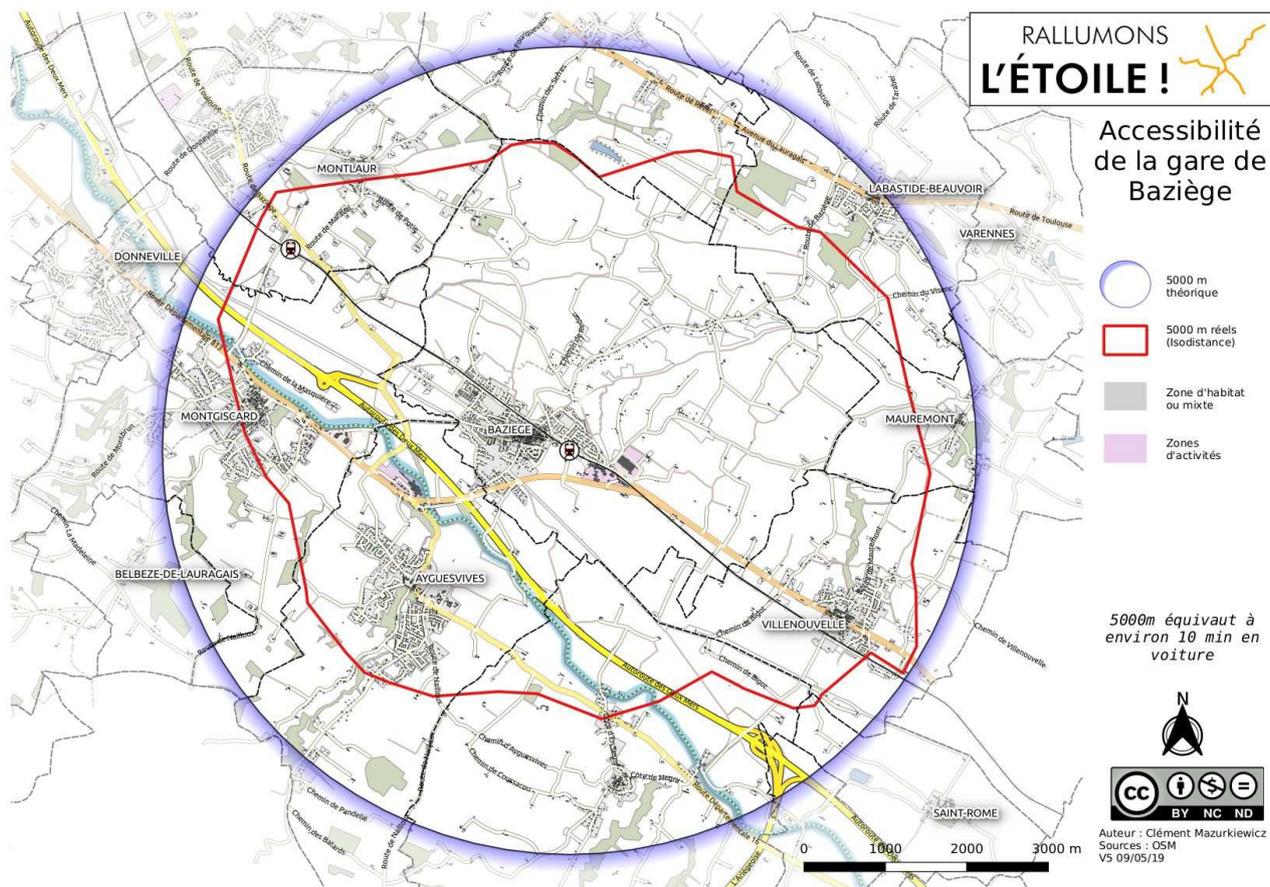


RER CASTELNAU-BAZIÈGE Entreprises Résultats détaillés - Escalquens Belberaud









Ces trois cartes présentent l'accessibilité de la gare de Baziège via 3 distances différentes à partir de la gare : 600 m (correspond à 10 min théorique à pied), 2000 m (correspond à 10 min théorique en vélo), 5000 m (10 min théorique en voiture). Nous avons représenté les distances sous deux formes : la distance théorique (à vol d'oiseau), et l'iso-distance réelle. Le but est de voir comment l'urbanisation ou la topographie influencent l'accessibilité de la gare et de voir quelles zones sont sous son influence.

La gare de Baziège se situe à un peu plus de 3 min à pied du centre-village de Baziège. Au nord de la gare, se trouve quartier pavillonnaire facilement accessible via un cheminement piéton prévu à cet effet. Le centre du village est accessible via un trottoir aménagé. Mais une fois arrivé au village, le large trottoir disparaît pour rendre l'accès au village compliqué. Parfois on retrouve un trottoir, mais il fait 30 cm de large, ce qui le rend peu praticable.

L'accès de la gare est peu indiqué dans le quartier autour et dans le village.

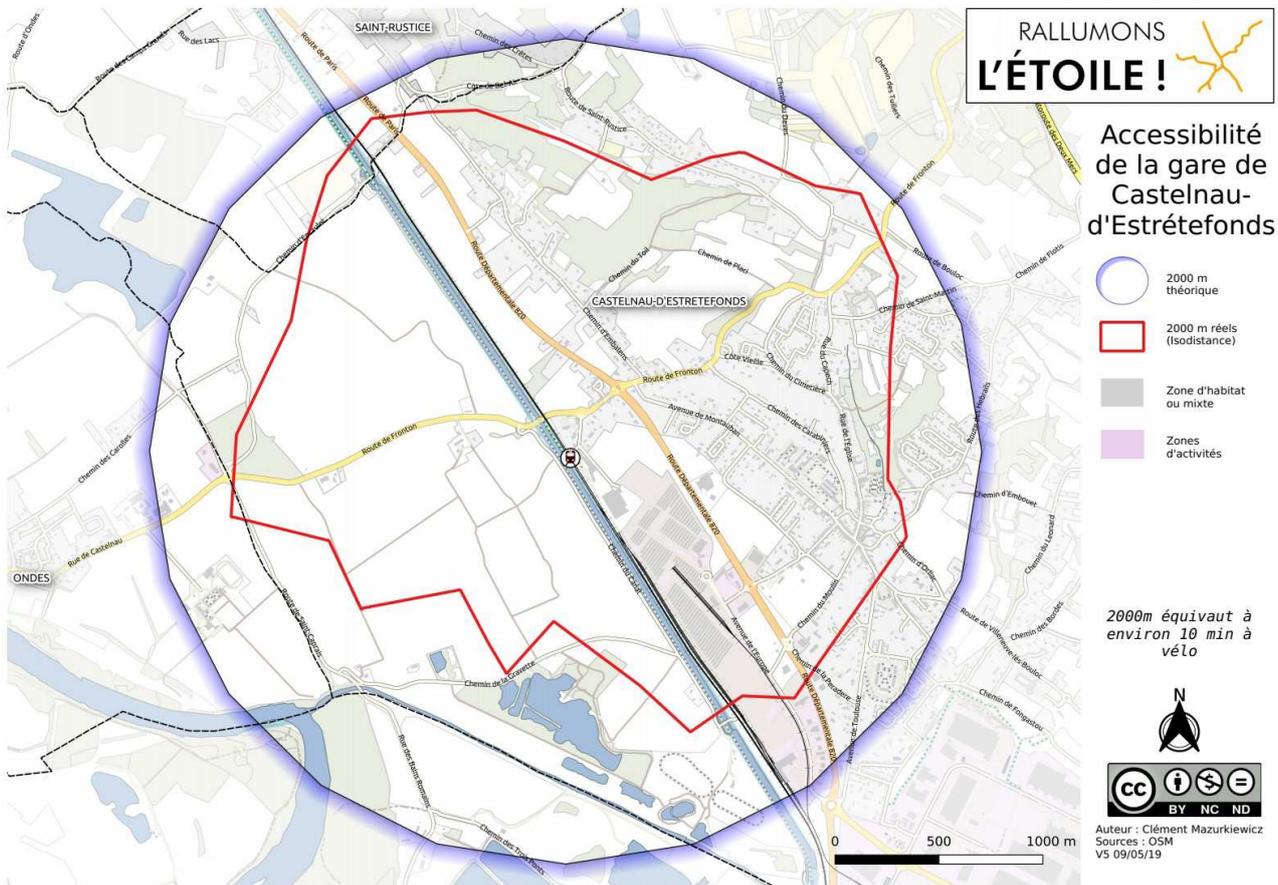
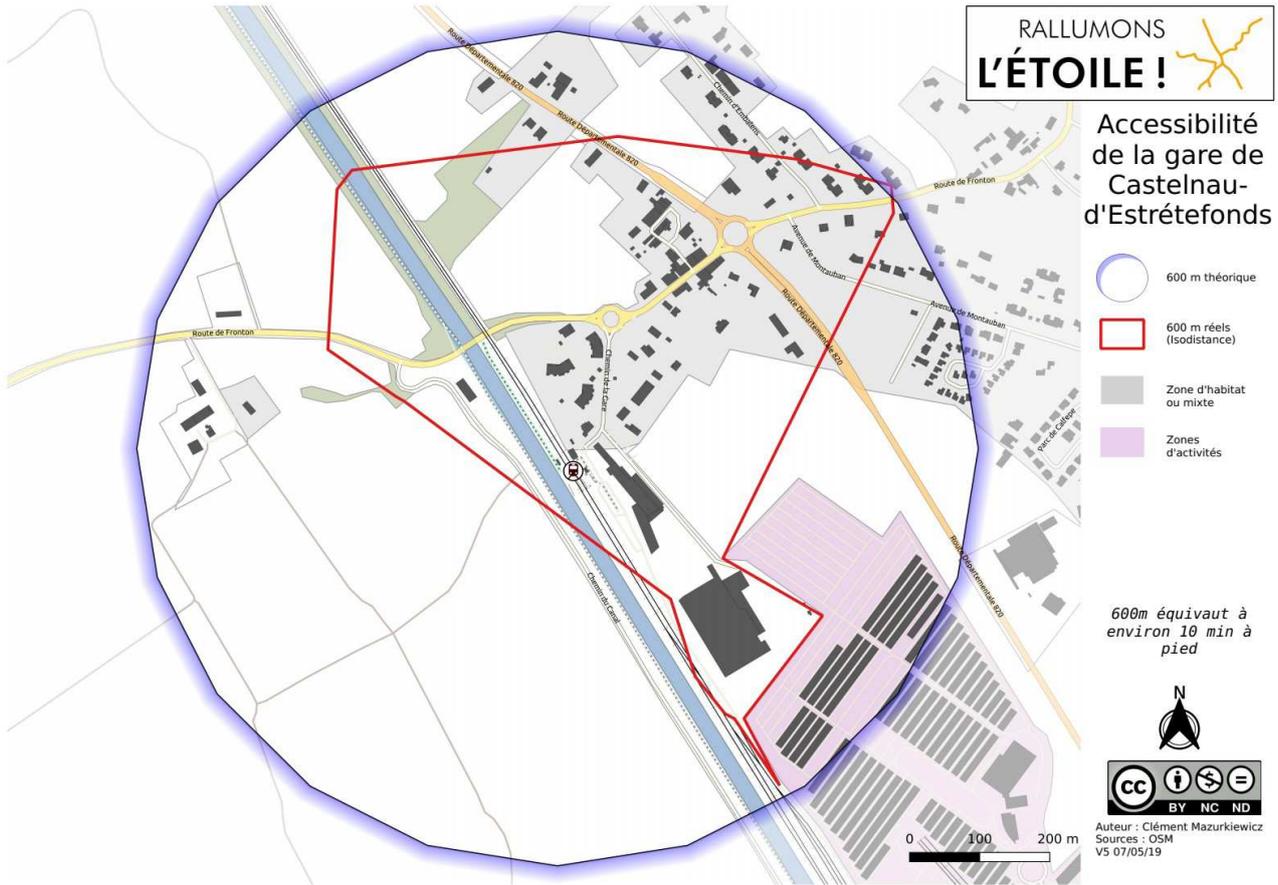
La gare est collée à la RD 38E (Avenue de la gare). Cette route est peu fréquentée. Elle est dotée d'un arrêt de transport en commun (ligne 204 et Arc-En-Ciel) et d'un passage piéton permettant de facilement traverser la route.

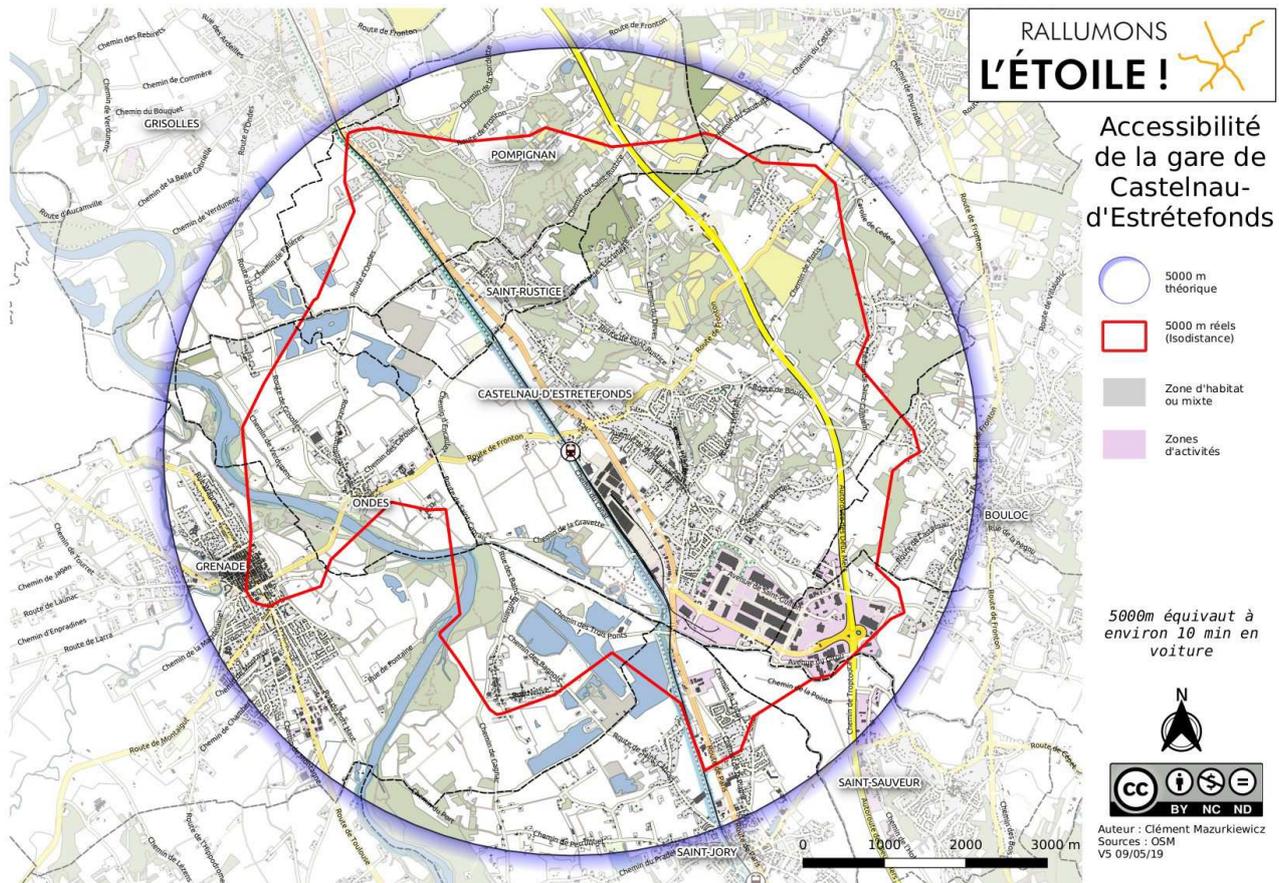
La gare est équipée d'un parking moyen extensible. L'accès aux quais est facile et peu contraint, tout comme la traversée des voies qui se fait via une passerelle (sans ascenseur toute fois). Mais il n'y a aucun accès vers le sud de la gare, alors qu'il y a des constructions non loin et une potentialité d'urbanisation.

Propositions :

- Augmenter la visibilité de la gare et mieux indiquer son accès, surtout depuis le village
- Avoir plus de lignes de transport en commun pour un meilleur rabattement vers la gare
- Améliorer le cheminement doux vers la gare, en particulier dans le village
- Créer un accès vers le sud de la gare.







RALLUMONS L'ÉTOILE !

Ces trois cartes présentent l'accessibilité de la gare de Castelnau-d'Estrétefonds via 3 distances différentes à partir de la gare : 600 m (correspond à 10 min théorique à pied), 2000 m (correspond à 10 min théorique en vélo), 5000 m (10 min théorique en voiture). Nous avons représenté les distances sous deux formes : la distance théorique (à vol d'oiseau), et l'iso-distance réelle. Le but de cela est de voir comment l'urbanisation ou la topographie influencent l'accessibilité de la gare et de voir quelles zones sont sous son influence.

La gare de Castelnau-d'Estrétefonds est éloignée de la ville. Pour relier la ville et la gare à pied, il faut compter une vingtaine de minutes, et le chemin est peu indiqué. De plus, l'emprise foncière au sud-est de la gare constitue une barrière à l'accès.

La gare se trouve contre le canal latéral. La traversée de ce dernier est peu aisée. Il faut emprunter la route de Fronton au nord, mais la praticabilité piétonne et cyclable est très limitée. Cela pose problème pour rejoindre la voie verte qui se trouve sur du côté ouest du canal. Si on met de côté de problème du franchement du canal, la gare est relativement accessible à vélo via ce dernier (par le pont de la route de Fronton) ou en venant de la ville. Cependant, la D820 constitue une barrière peu facile à franchir pour les cycles ou les piétons. L'accessibilité en voiture est aisée via la D820 et la route de Fronton qui passent à proximité, mais la gare comprend 2 parkings souvent saturés.

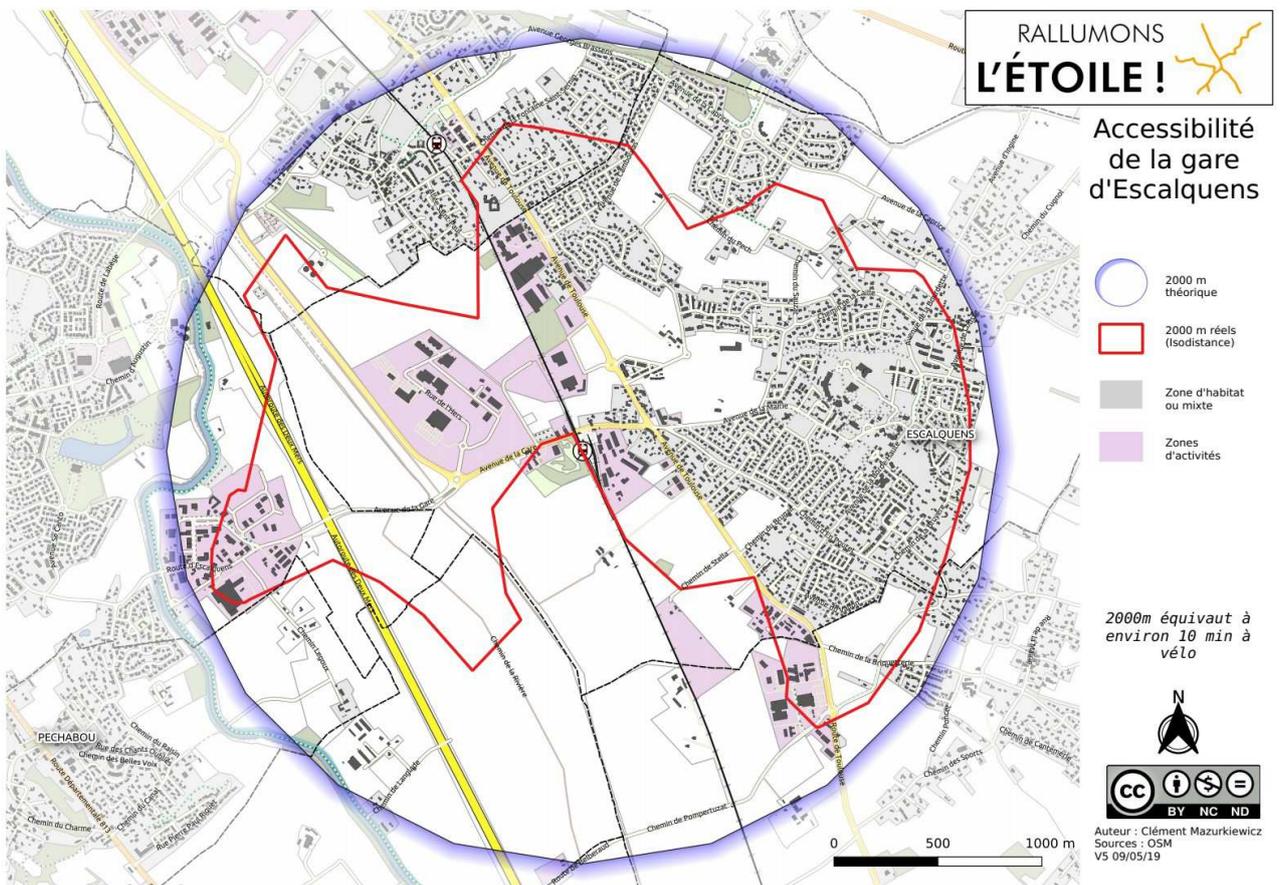
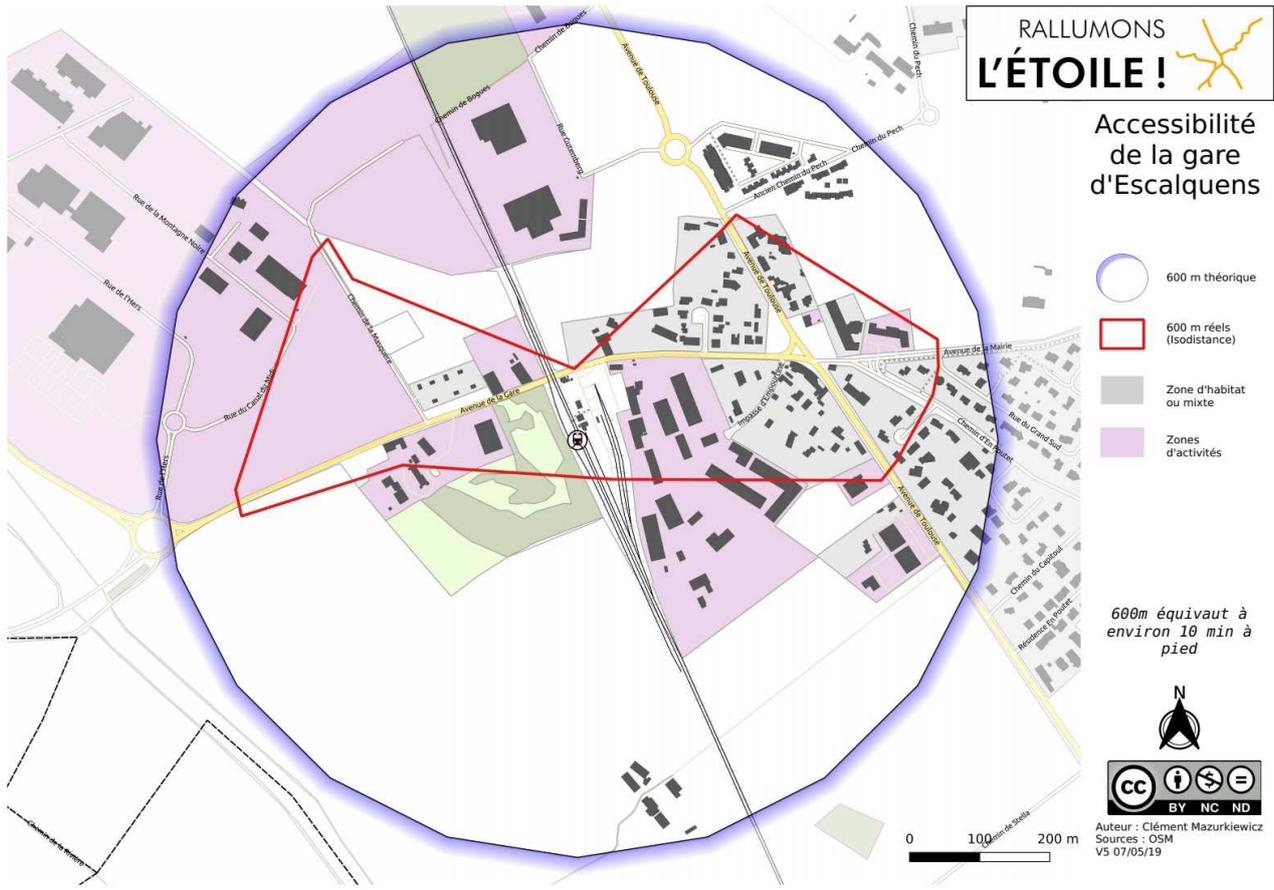
Le quartier autour de la gare est relativement neuf, avec du bâti individuel et collectif. Mais l'espace est peu dense à l'est du canal et pas du tout urbanisé à l'ouest.

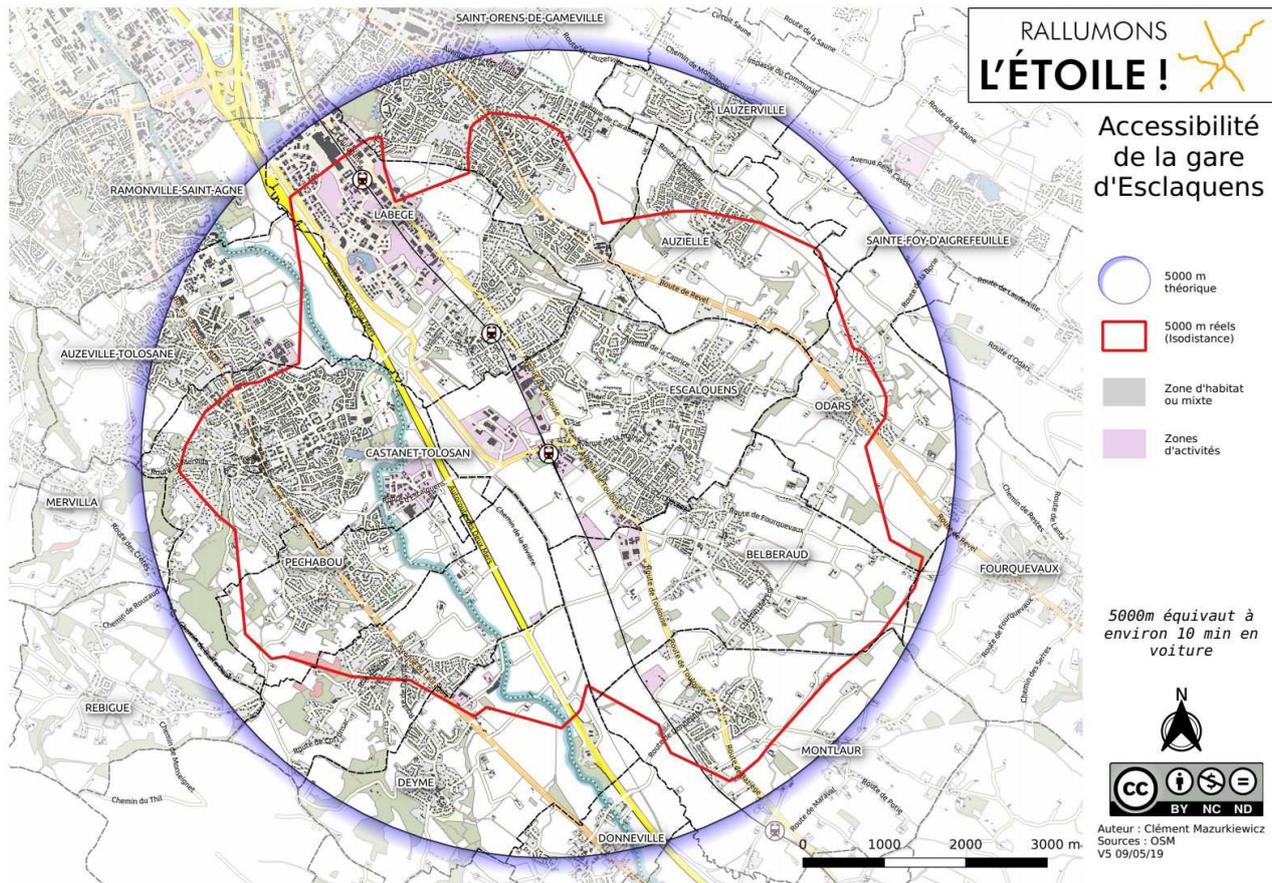
Propositions :

- Créer un véritable cheminement doux entre le centre-ville et la gare
- Renforcer l'accès de la gare par le canal
- Augmenter le nombre de places de parking



Auteur : Clément Mazurkiewicz





Ces trois cartes présentent l'accessibilité de la gare d'Escalquens via 3 distances différentes à partir de la gare : 600 m (correspond à 10 min théorique à pied), 2000 m (correspond à 10 min théorique en vélo), 5000 m (10 min théorique en voiture). Nous avons représenté les distances sous deux formes : la distance théorique (à vol d'oiseau), et l'iso-distance réelle. Le but de cela est de voir comment l'urbanisation ou la topographie influencent l'accessibilité de la gare et de voir quelles zones sont sous son influence.

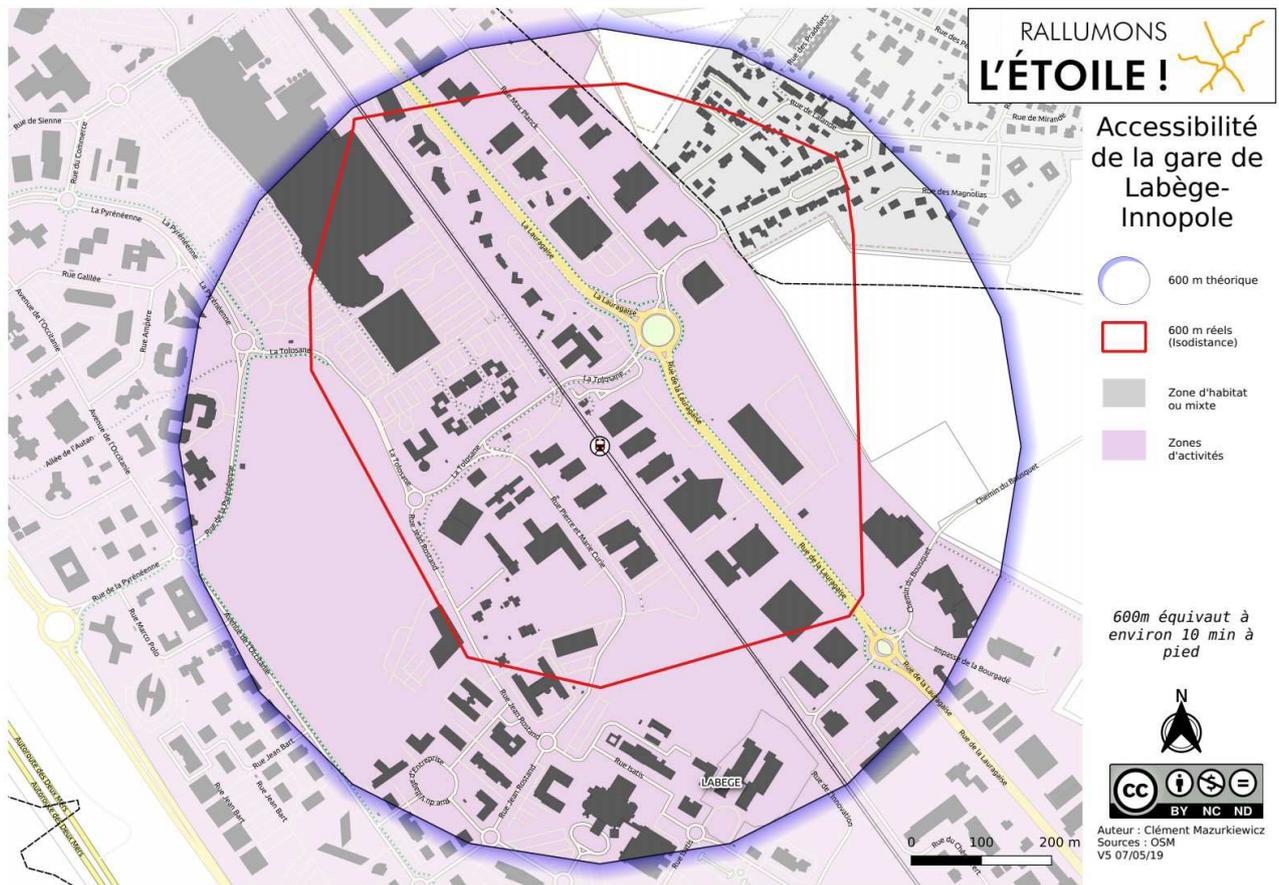
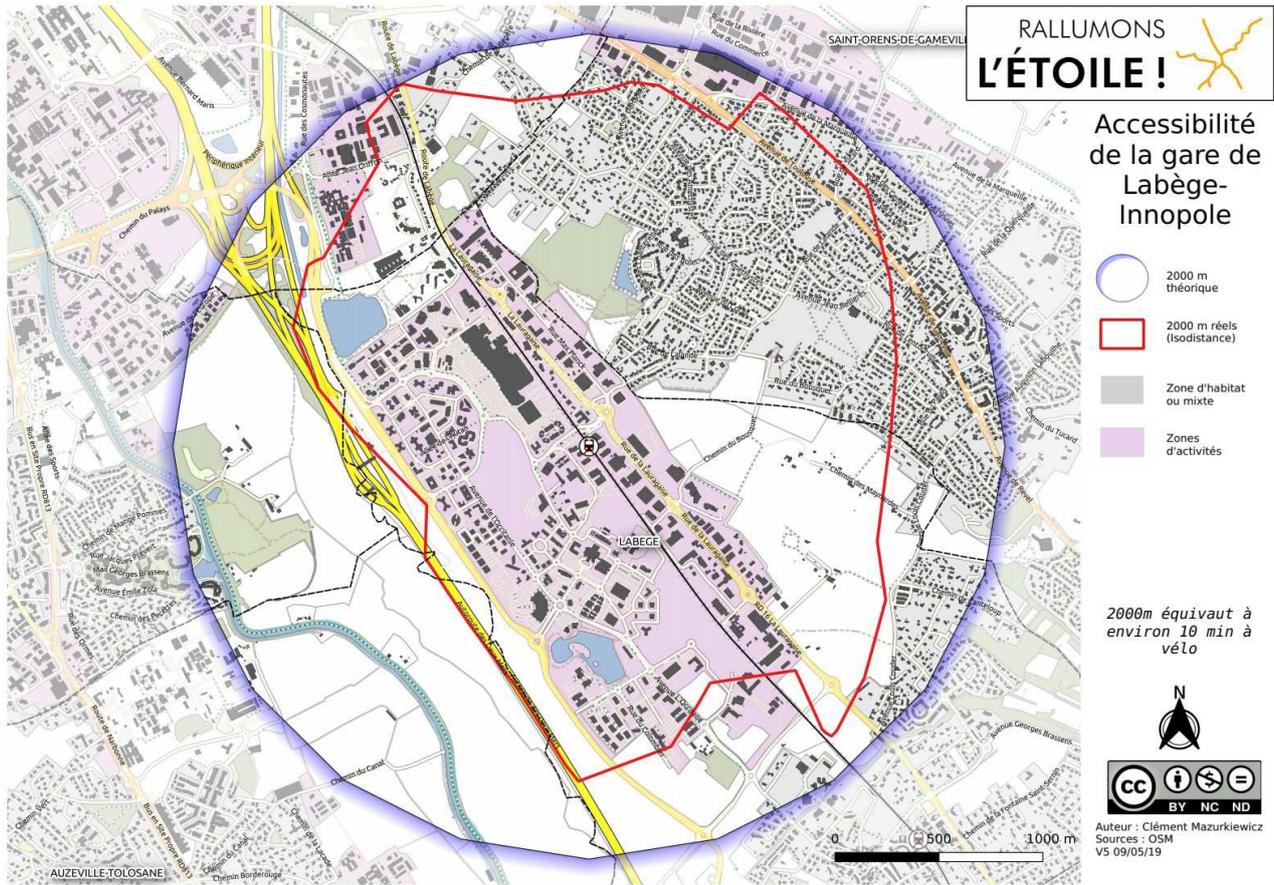
La gare d'Escalquens se situe à un peu plus de 1 km du centre-ville d'Escalquens. La gare est un peu éloignée pour être accessible facilement par des mobilités douces. De plus, à partir de la place Cousquille, l'accès de la gare est compliqué à pied (trottoir étroit) et à vélo (aucune piste cyclable et une route saturée de voiture). À proximité de la gare, quelques pavillons et entreprises, mais globalement peu de densité. Toutefois, la gare possède un grand parking extensible. Ce parking est quasiment rempli. Contrairement aux autres gares du sud, la Gare d'Escalquens semble être une gare de rabattement automobile. Le trafic automobile est pratiquement saturé le long de l'avenue de la gare et à la place Cousquille.

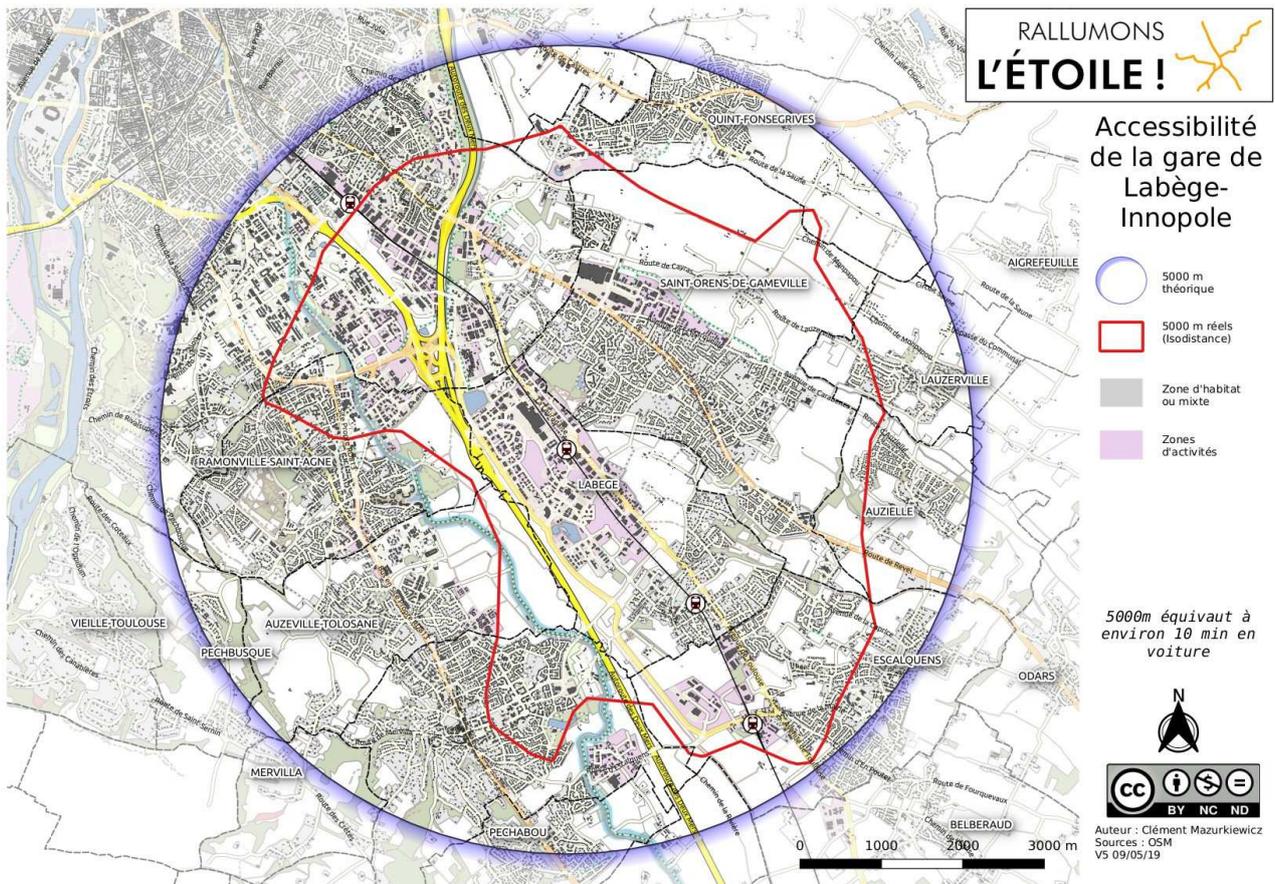
La gare possède un arrêt de transport en commun (ligne 204) minimalement aménagé (juste un poteau d'indication dans l'herbe). L'accès à la gare est peu indiqué dans Escalquens, et à proximité. Seul le bâtiment de la gare trahit la présence de cette dernière.

La traversée des voies est facile, tout comme l'entrée en gare. Elle ne possède pratiquement pas de grillage ou autre barrière. On remarque la présence de voies de fret (3) entre le parking et l'entreprise.

Propositions :

- Augmenter la visibilité de la gare et mieux indiquer son accès dans le quartier, surtout depuis la ville
- Avoir plus de lignes de transport en commun pour un meilleur rabattement vers la gare
- Dé-saturer l'avenue de la gare afin de faciliter l'accès de la gare en voiture
- Densifier autour de la gare
- Créer un meilleur cheminement doux le long de l'avenue de la gare.





5000m équivaut à environ 10 min en voiture



Ces trois cartes présentent l'accessibilité de la gare de Labège-innopole via 3 distances différentes à partir de la gare : 600 m (correspond à 10 min théorique à pied), 2000 m (correspond à 10 min théorique en vélo), 5000 m (10 min théorique en voiture). Nous avons représenté les distances sous deux formes : la distance théorique (à vol d'oiseau), et l'iso-distance réelle. Le but de cela est de voir comment l'urbanisation ou la topographie influencent l'accessibilité de la gare et de voir quelles zones sont sous son influence.

La gare de Labège-Innopole se situe au milieu d'une zone d'activité importante de l'aire urbaine toulousaine. De plus, à 2 min à pied de la gare, se trouve un centre commercial majeur : Labège 2.

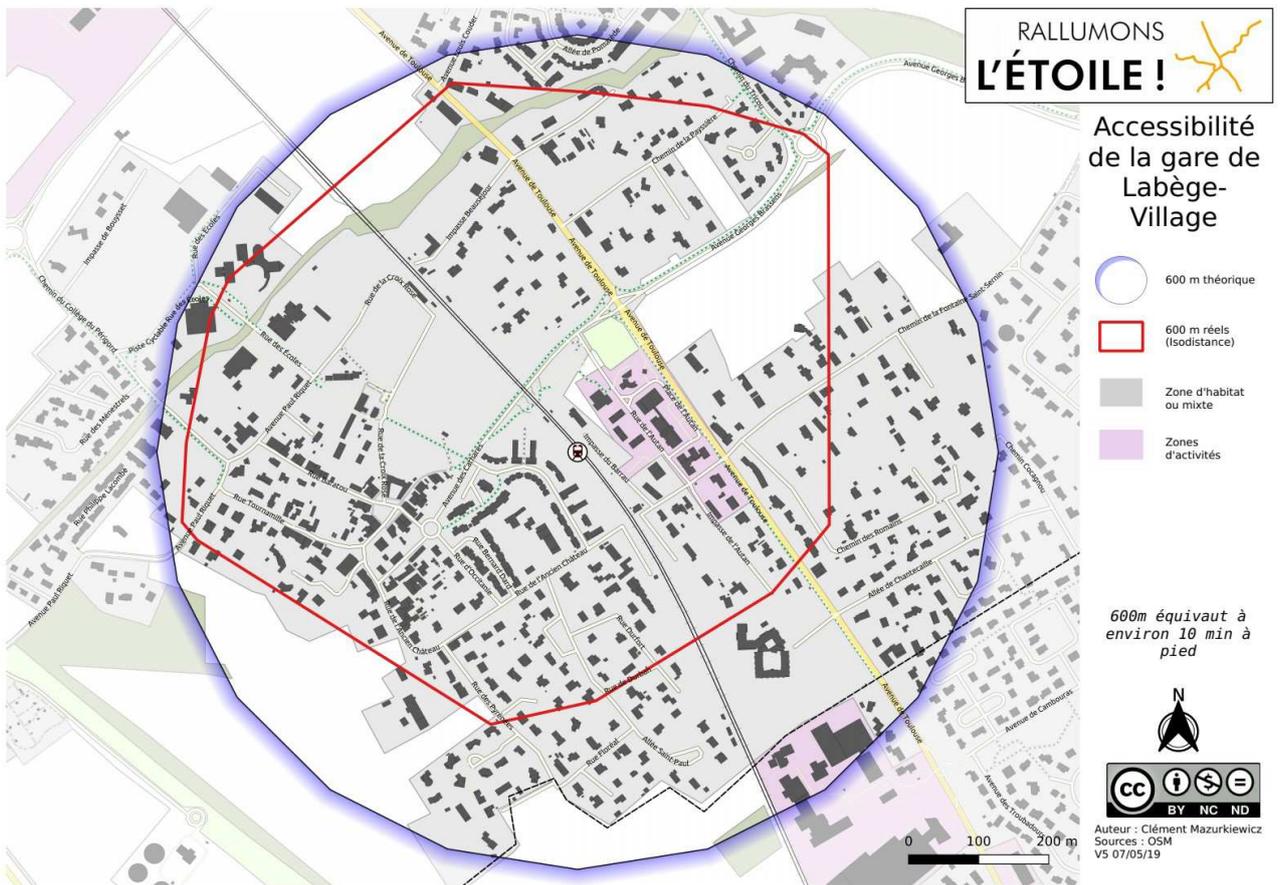
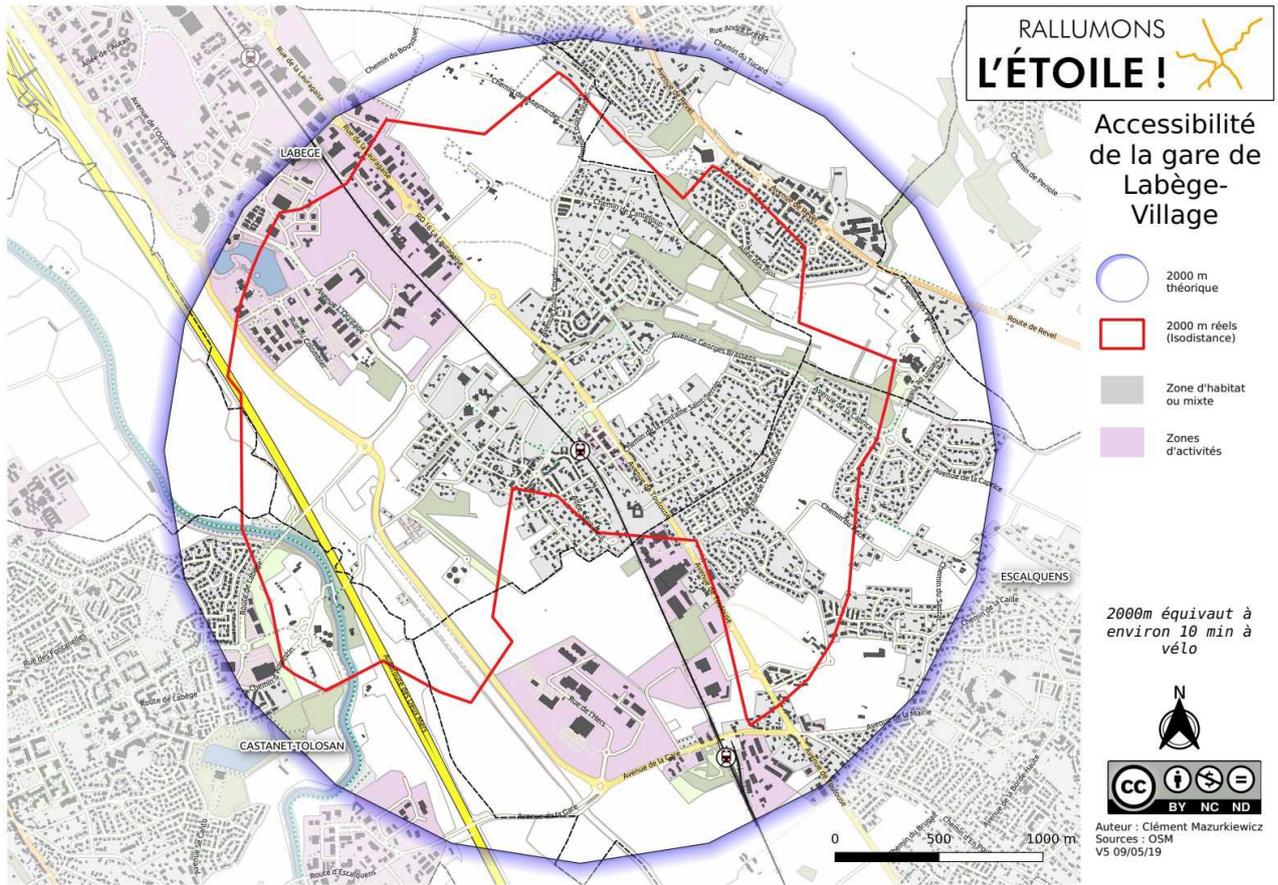
On remarque que dans l'ensemble du quartier, il existe de nombreux cheminements piétons et cyclables. Ce qui rend la mobilité douce vers la gare facile. Mais l'accès de la gare est peu indiqué dès qu'on s'éloigne de cette dernière. Elle se situe à côté d'une route qui passe sous les rails. Elle est un peu cachée.

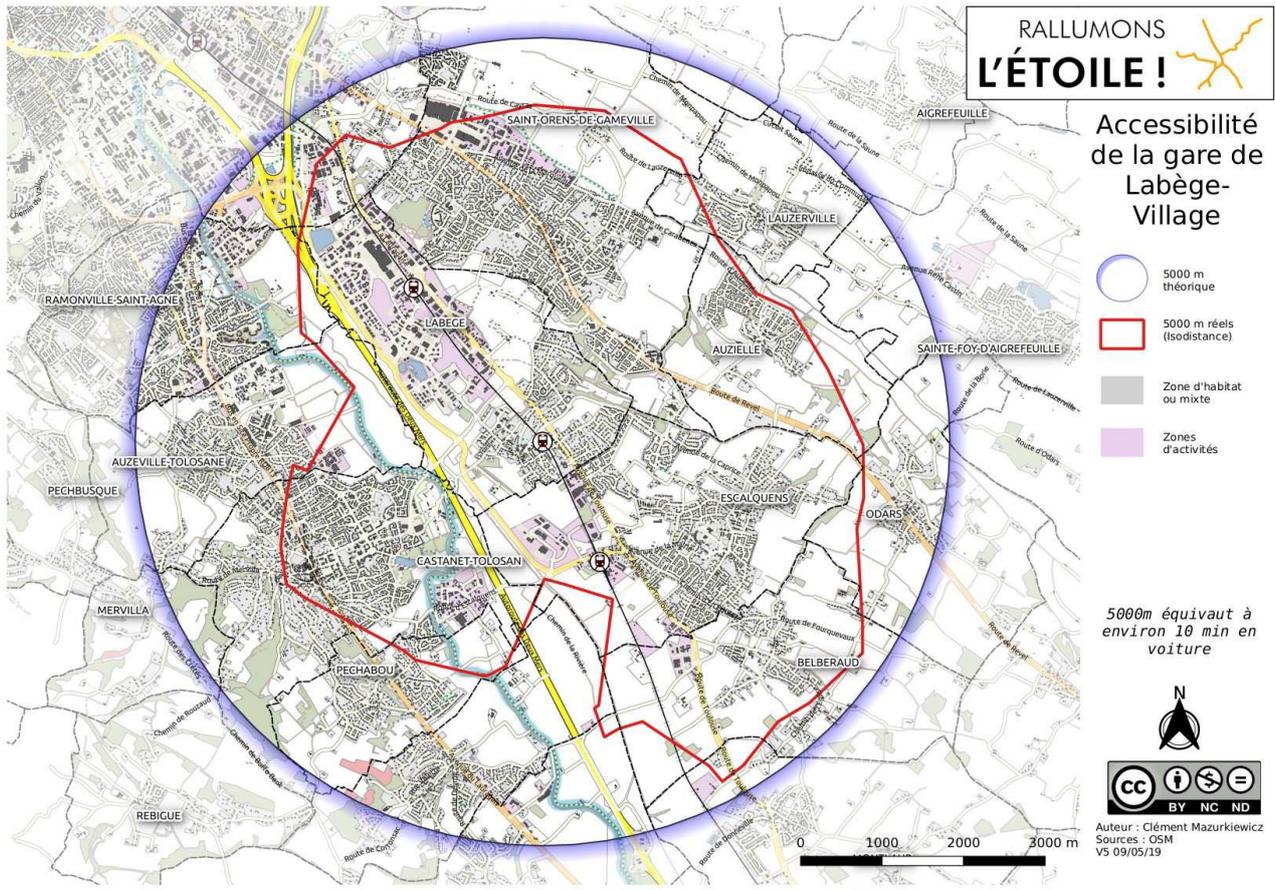
L'arrêt ferroviaire compte 4 entrées, 2 par quai, avec un escalier par quai. Cependant, il n'existe pas d'accès direct vers les entreprises adjacentes à la gare. On dénombre de nombreux arrêts de transport en commun dans le quartier, dont 3 près de la gare, mais peu de lignes rabattent vers cette dernière, afin de faire venir des populations lointaines vers la gare (par exemple, la ligne 80 et 79 et 204 étant relativement tangentes aux voies ferrées)

Propositions :

- Augmenter la visibilité de la gare et mieux indiquer son accès dans le quartier, surtout depuis le centre commercial
- Rajouter des indications de direction depuis la gare (pour se rendre au centre commercial par exemple)
- Prévoir des accès supplémentaires vers d'autres lieux du quartier, en particulier vers les entreprises
- Un fort potentiel d'intermodalité à proximité de la gare, à développer
- Avoir plus de lignes de transport en commun pour un meilleur rabattement vers la gare







Ces trois cartes présentent l'accessibilité de la gare de Labège-Village via 3 distances différentes à partir de la gare : 600 m (correspond à 10 min théorique à pied), 2000 m (correspond à 10 min théorique en vélo), 5000 m (10 min théorique en voiture). Nous avons représenté les distances sous deux formes : la distance théorique (à vol d'oiseau), et l'iso-distance réelle. Le but de cela est de voir comment l'urbanisation ou la topographie influencent l'accessibilité de la gare et de voir quelles zones sont sous son influence.

La gare de Labège-Village se situe à quelques minutes de marche du cœur historique de la commune de Labège. Labège étant une ville à fort potentiel démographique, le cœur de ville se développe de plus en plus. Pourtant, on note qu'il y a peu de densité autour de la gare. La gare à la même forme que la gare de Labège-innopolé : elle se situe à côté d'une route qui passe sous les rails. La gare est un peu cachée et son accès n'est pas bien indiqué dès que l'on s'éloigne de celle-ci.

Pour rentrer dans la gare, il y a deux entrées par quoi, l'une par des escaliers depuis la route sous le pont et l'autre derrière les quais sans escalier. La zone comprend des cheminements cyclables et piétons propres. Ce qui rend l'accès par des modes doux facile.

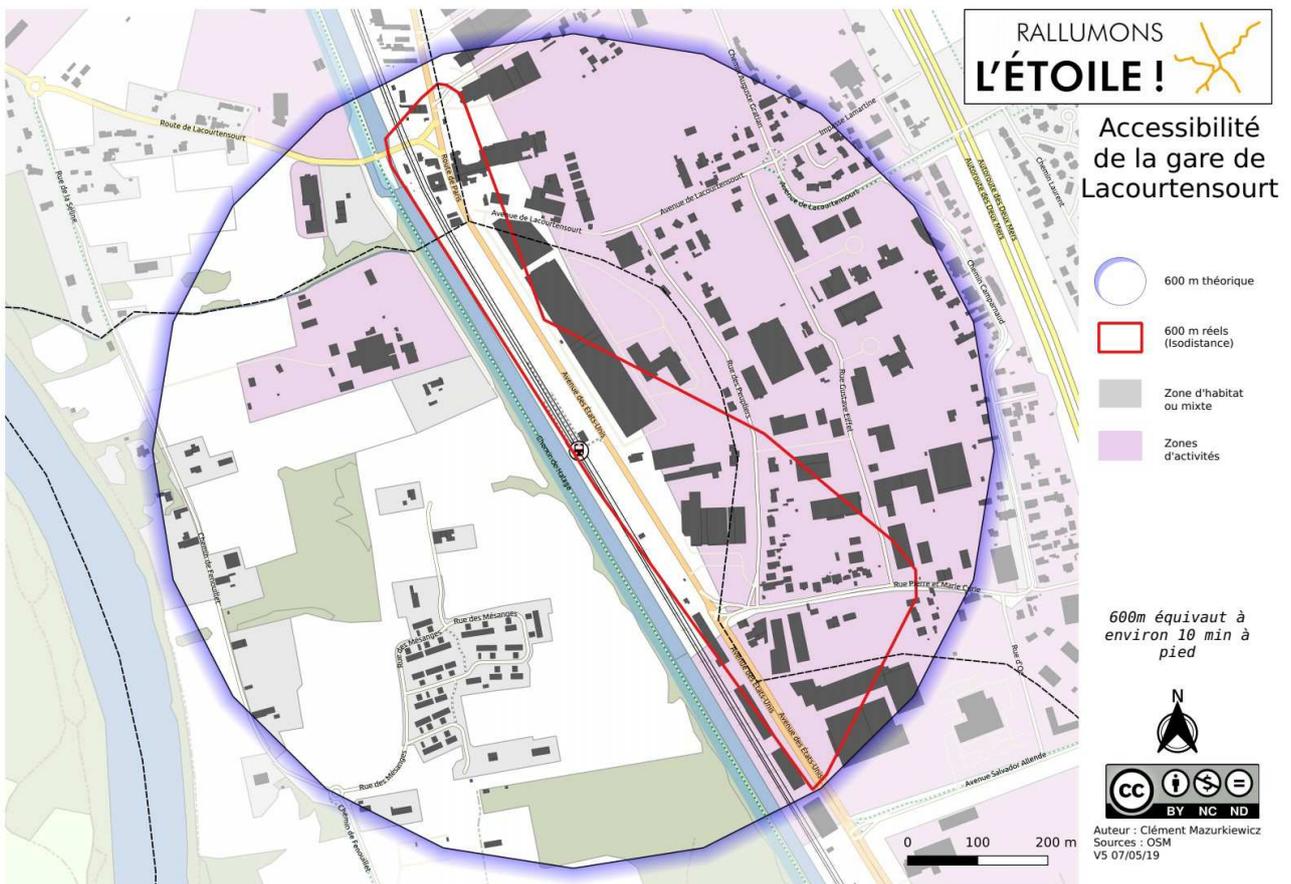
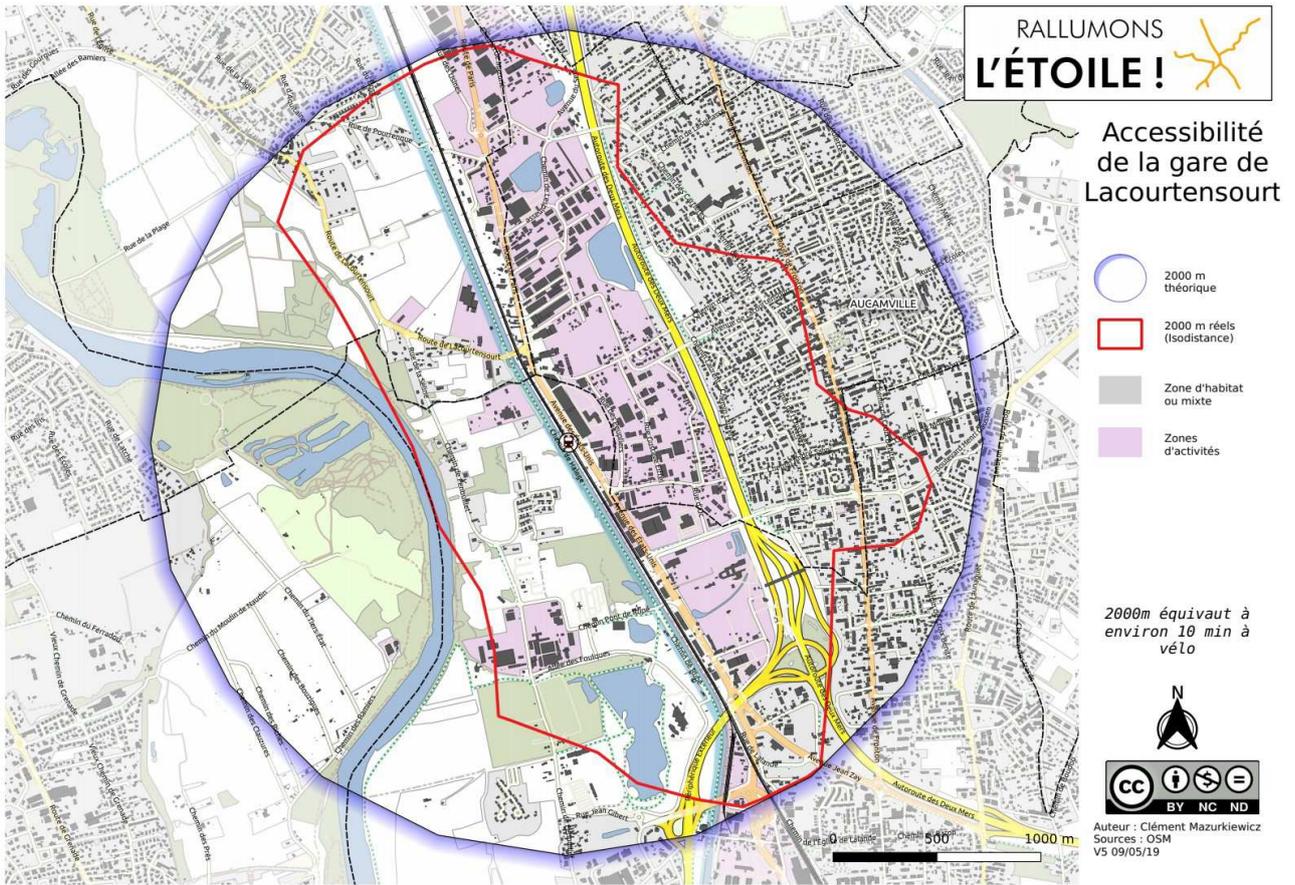
On trouve peu de commerce près de la gare, mais à quelques minutes à pied, se situe la zone d'activité de l'Autan.

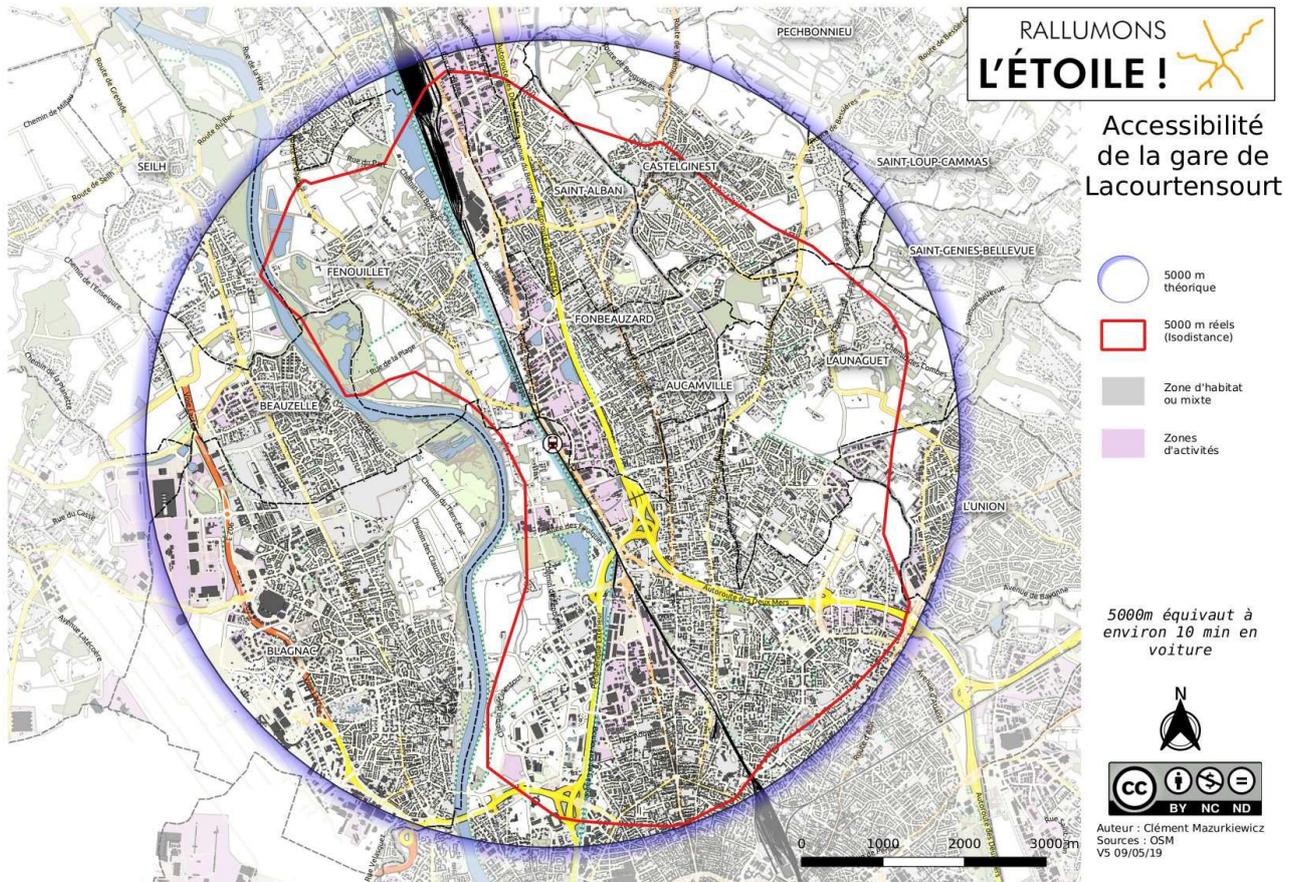
Le parking est de taille moyenne (une dizaine de places) mais est peu fréquenté. Il y a quelques arrêts de transport en commun près de la gare, ou à côté mais peu de lignes qui permettent de rabattre des populations lointaines vers la gare (les lignes 80 et 79 et 204 étant relativement tangentes aux voies ferrées)

Propositions :

- Augmenter la visibilité de la gare et mieux indiquer son accès dans le quartier, surtout depuis le village et la ZA de l'Autan
- Avoir plus de lignes de transport en commun pour un meilleur rabattement vers la gare







RALLUMONS
L'ÉTOILE !

Ces trois cartes présentent l'accessibilité de la gare de Lacourtenourt via 3 distances différentes à partir de la gare : 600 m (correspond à 10 min théorique à pied), 2000 m (correspond à 10 min théorique en vélo), 5000 m (10 min théorique en voiture). Nous avons représenté les distances sous deux formes : la distance théorique (à vol d'oiseau), et l'iso-distance réelle. Le but de cela est de voir comment l'urbanisation ou la topographie influencent l'accessibilité de la gare et de voir quelles zones sont sous son influence.

La gare de Lacourtenourt est à la fois insérée dans le tissu urbain et enclavée. En effet, à la sortie de la gare, mise à part le site de l'entreprise Liebherr, il est difficile d'aller ailleurs. Pourtant la ville d'Aucamville se trouve à proximité à vol d'oiseau. La gare est « prise en sandwich » entre le canal latéral et la route de Paris. Le canal n'est pas franchissable à ce niveau et la route est difficilement accessible ou traversable du fait de sa saturation et du manque d'aménagement pour les modes doux. L'accès à l'avenue de Lacourtenourt et de la rue Pierre et Marie Curie est difficile en partant de la gare, alors que ces deux voies permettent de contourner le site Liebherr pour se diriger vers Aucamville. De plus, le franchissement de l'A620 via seulement 2 accès (av Lacourtenourt et av Salvador Allende) constitue une barrière supplémentaire.

Tous ces cheminements énumérés sont difficilement praticables pour un piéton ou pour un vélo, et la traversée du canal ne peut se faire que via l'unique pont de la D 64 au nord-ouest de la gare.

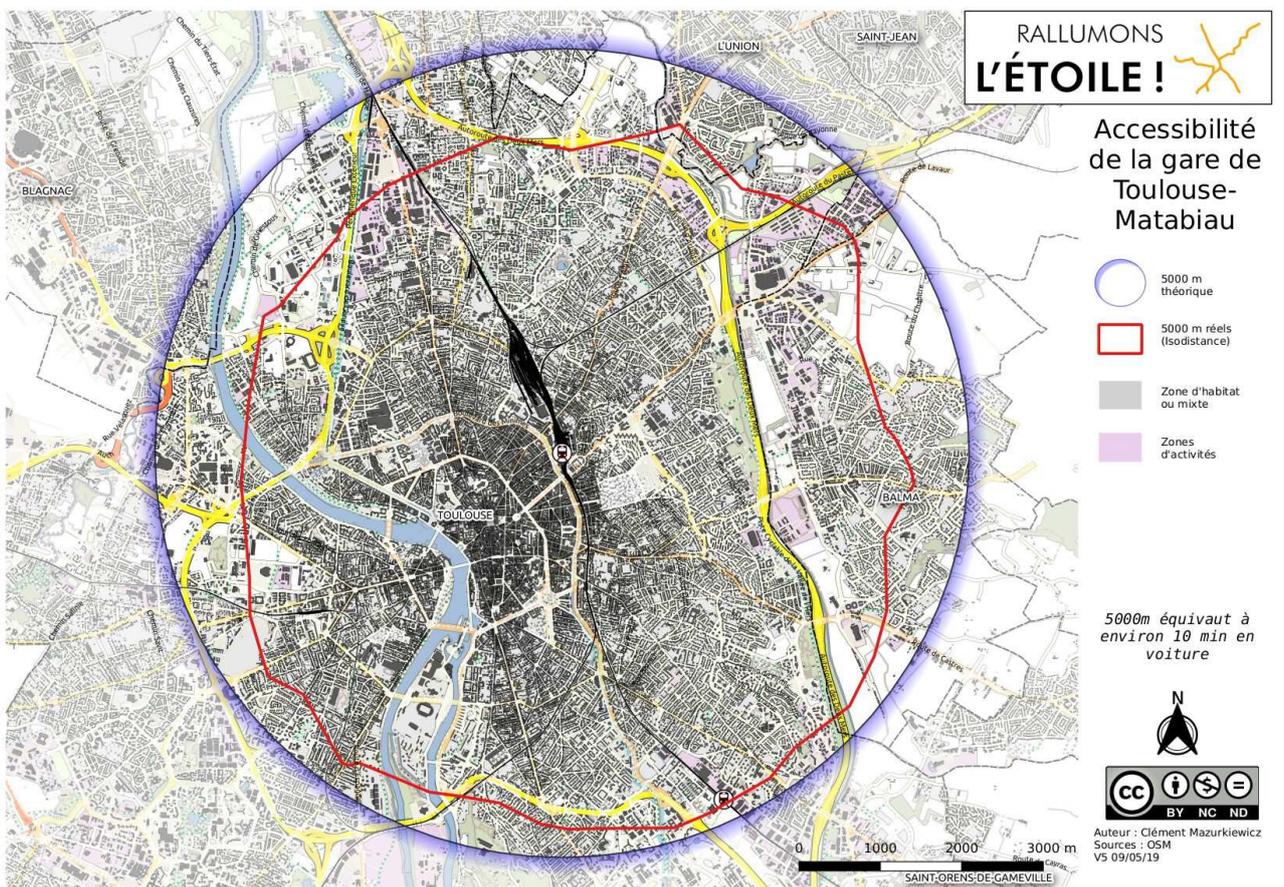
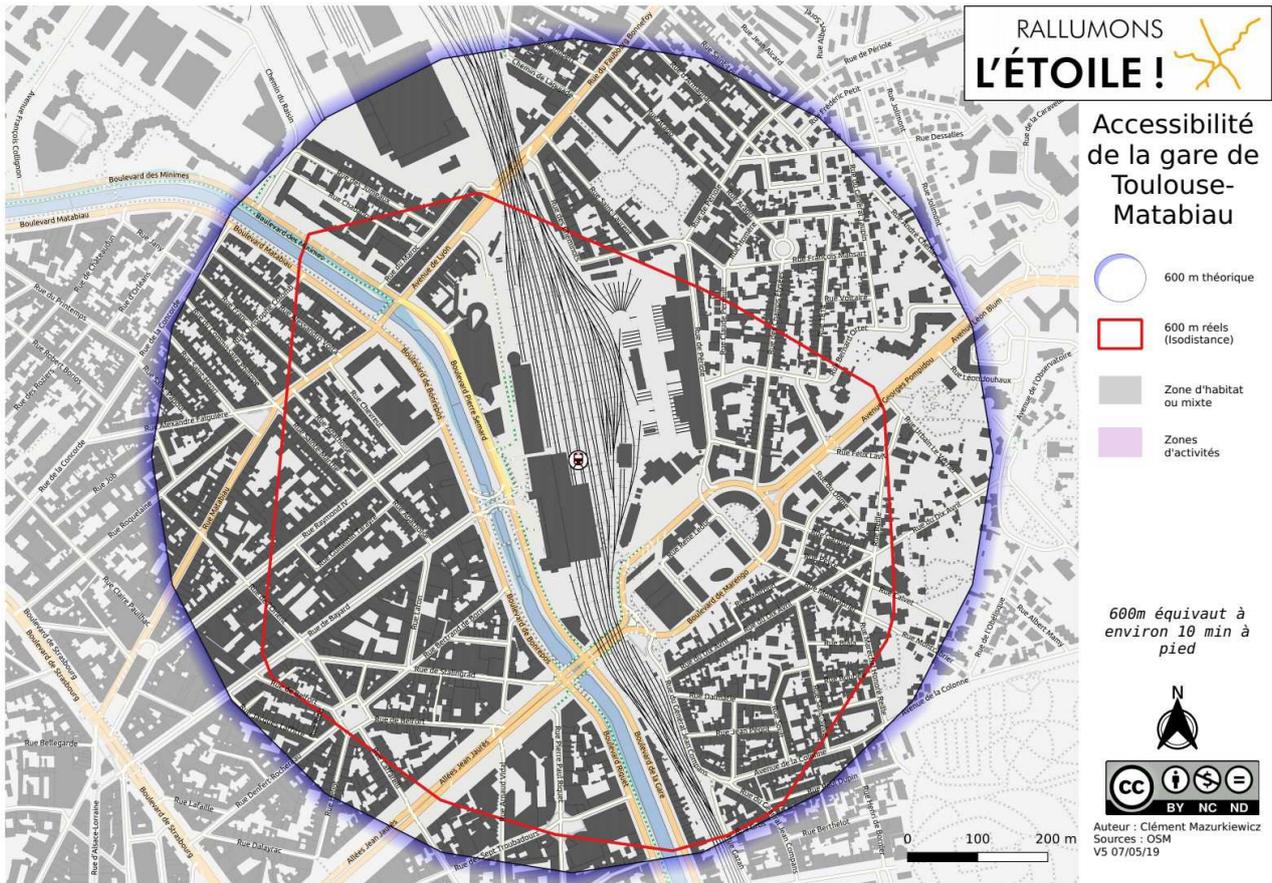
La gare dispose d'un petit parking, relativement rempli en heure de pointe.

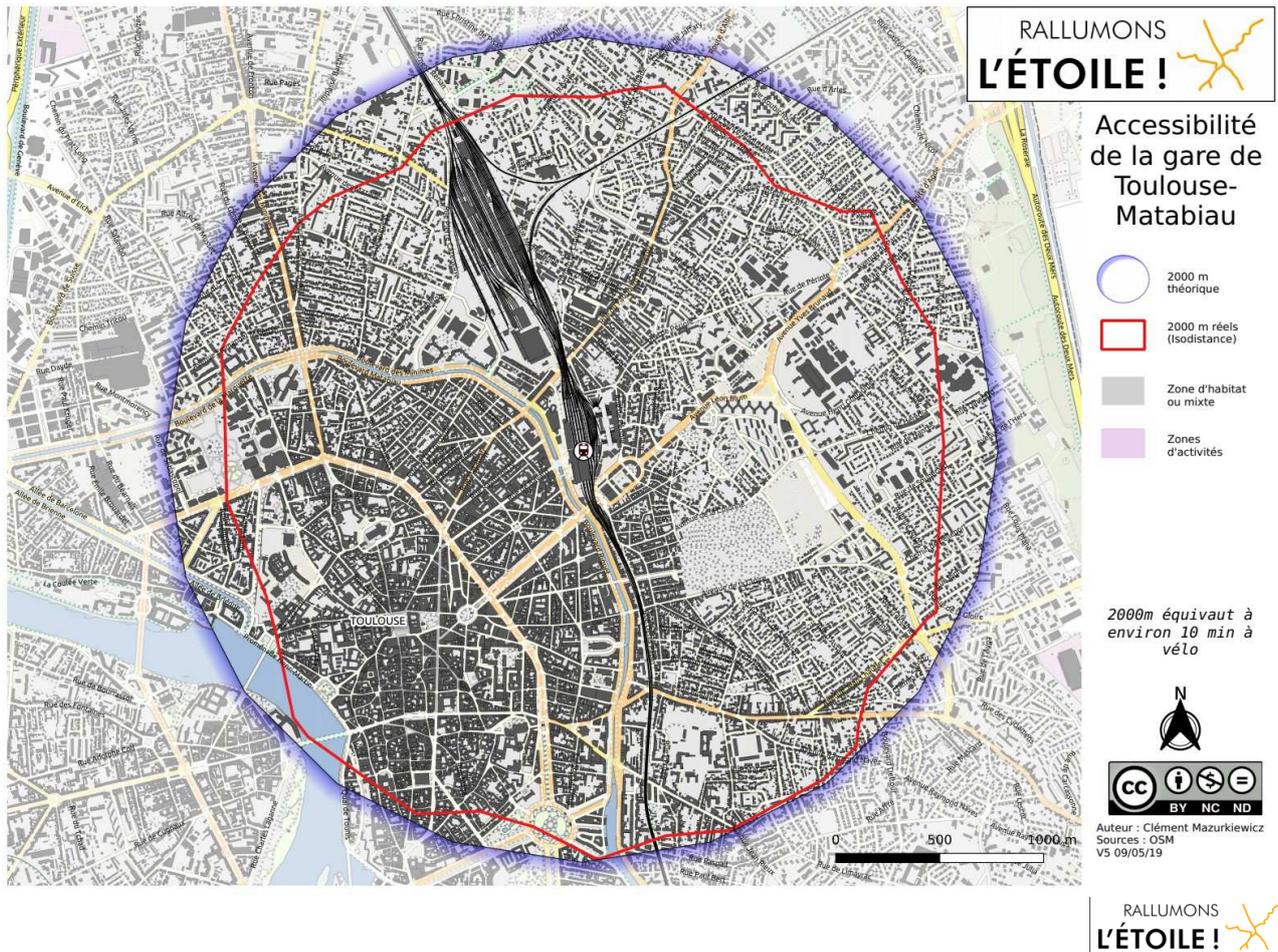
Propositions:

- Améliorer les cheminements cyclables et piéton vers la gare depuis Aucamville et les Sesquières, ainsi que le long de la RD820
- Renforcer l'accès à gare par le canal
- Améliorer la traversée de la RD820 et de l'A620



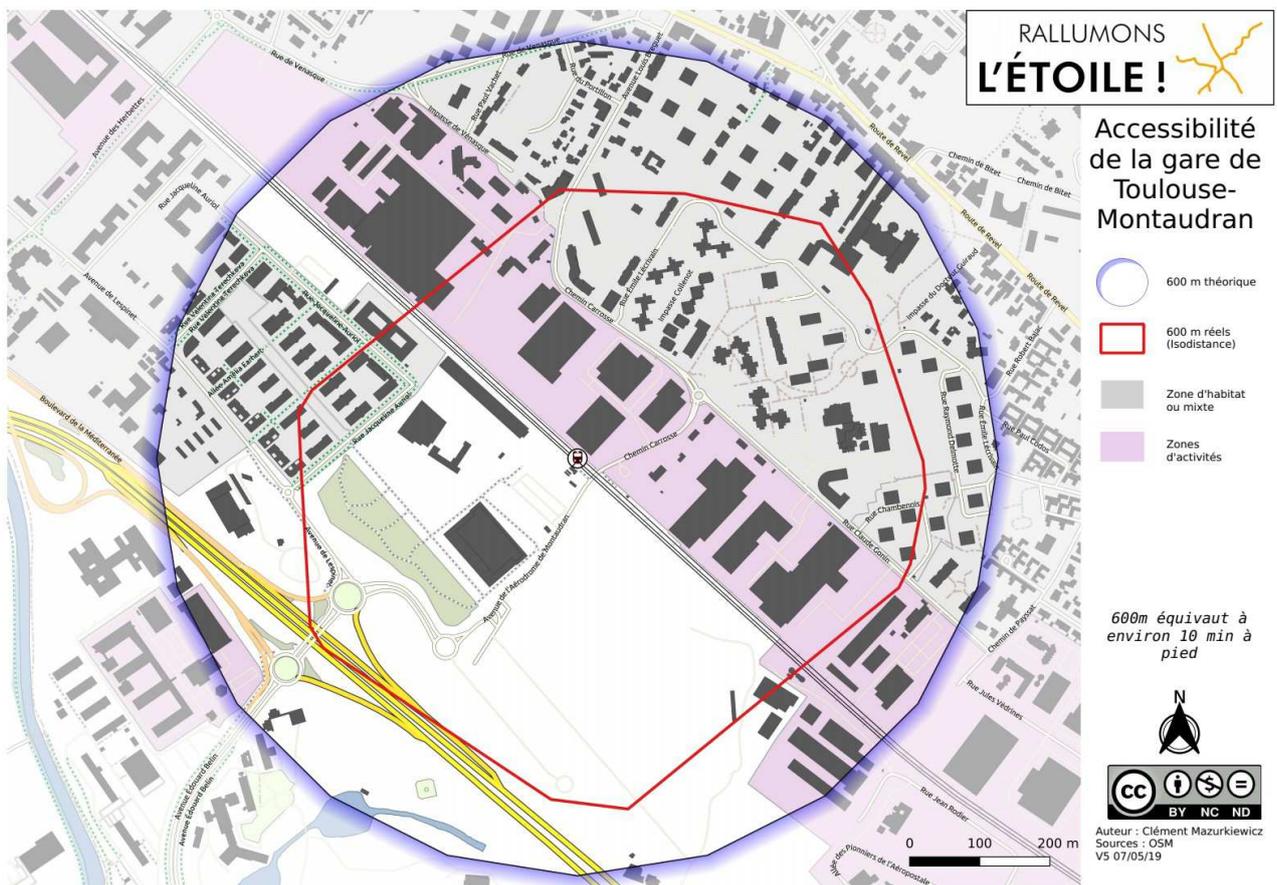
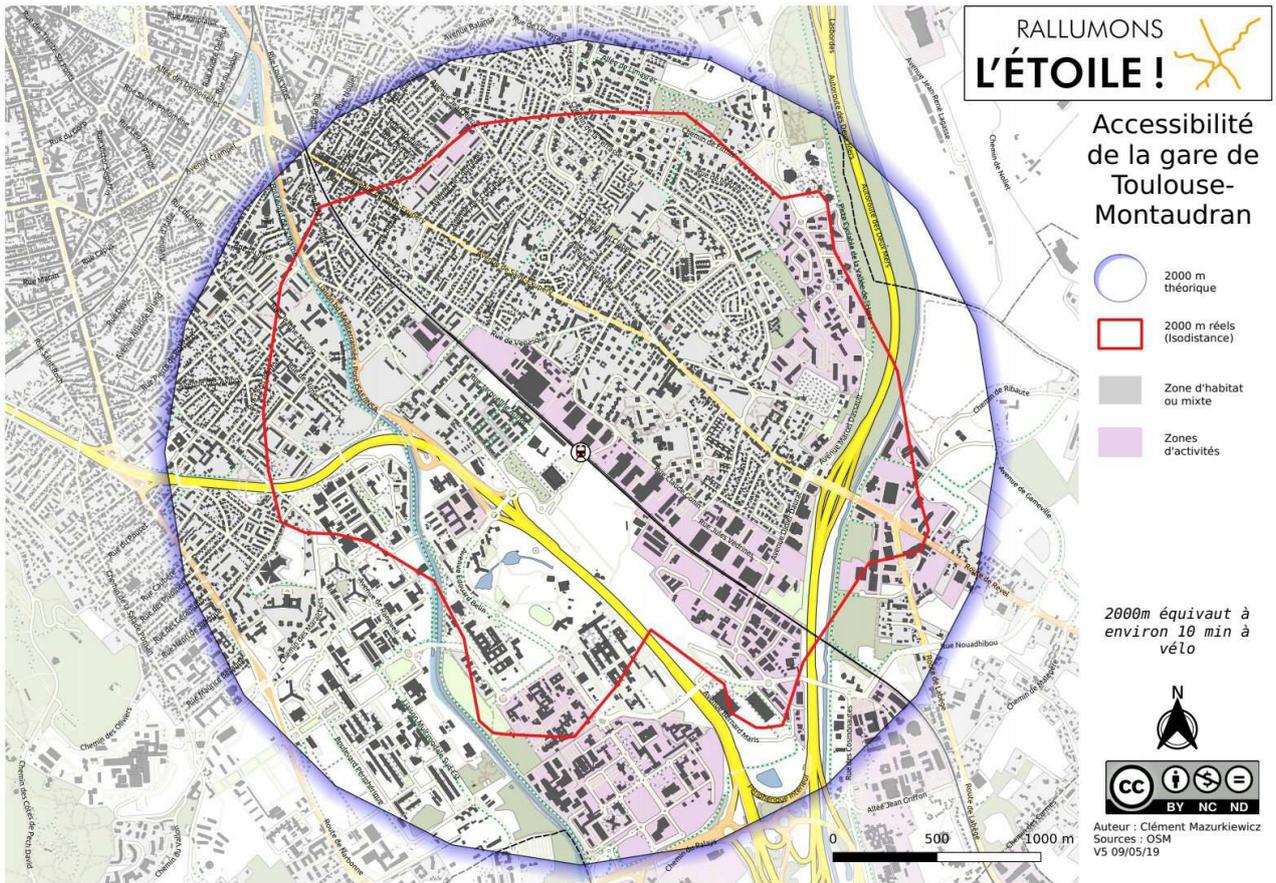
Auteur : Clément Mazurkiewicz

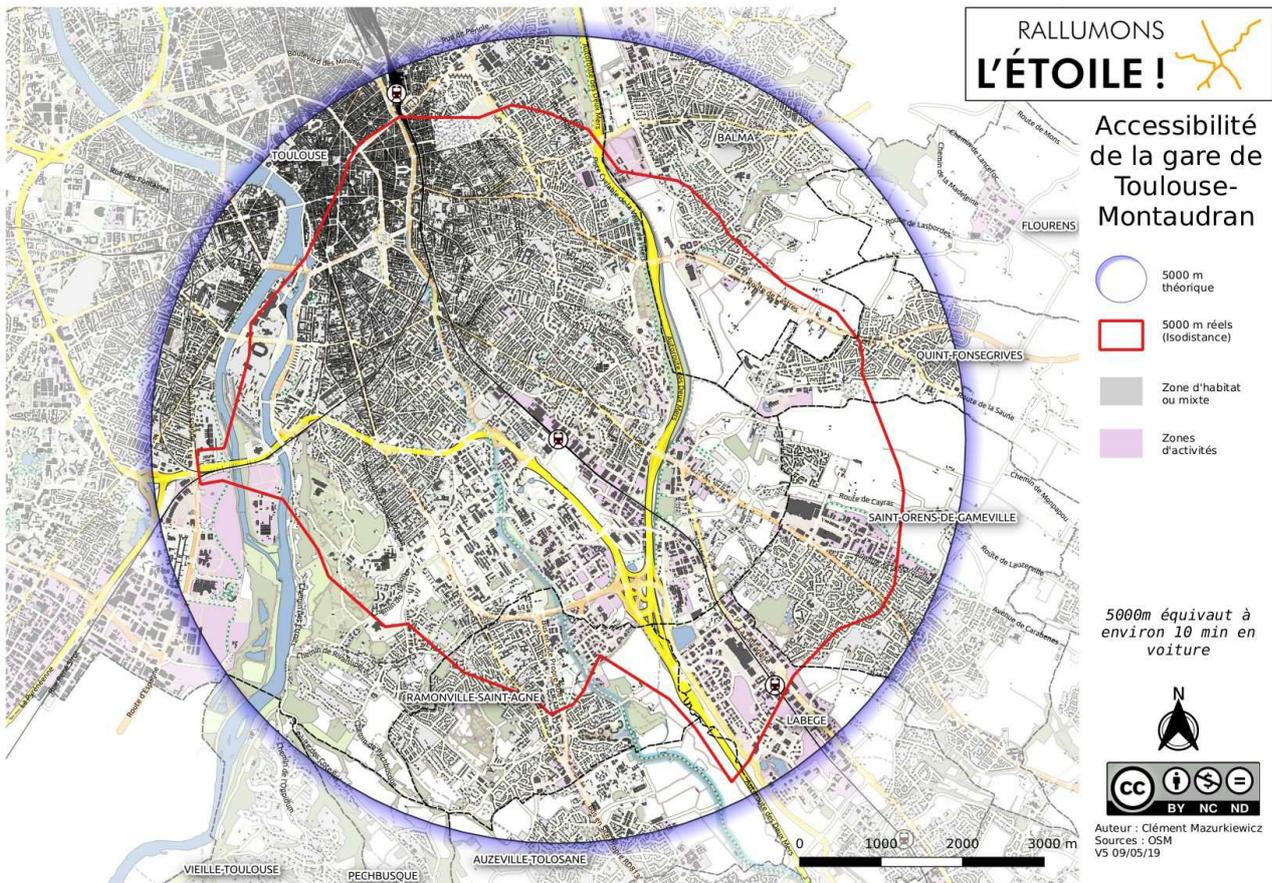




Ces trois cartes présentent l'accessibilité de la gare de Toulouse-Matabiau via 3 distances différentes à partir de la gare : 600 m (correspond à 10 min théorique à pied), 2000 m (correspond à 10 min théorique en vélo), 5000 m (10 min théorique en voiture). Nous avons représenté les distances sous deux formes : la distance théorique (à vol d'oiseau), et l'iso-distance réelle. Le but de cela est de voir comment l'urbanisation ou la topographie influencent l'accessibilité de la gare et de voir quelles zones sont sous son influence.

La gare de Matabiau est insérée dans le centre de Toulouse, et connectée au réseau de transport urbain toulousain (ligne L8, ligne A, et ligne 14). Son accès est facile comparé aux autres gares de la ligne. Même si cet accès est perfectible, il existe des cheminements pétons et cyclables aménagés pour permettre une entrée en gare via ces modes de transport. L'accès en voiture est peu pertinent dans le centre d'une métropole mais reste possible. L'aménagement autour de la gare va être repensé avec le projet TESO. Ce dernier peut évoluer et nous ne disposons pas de toutes les informations nécessaires. Il est peu recommandé de se lancer dans des propositions d'amélioration d'accès ou d'urbanisme dans ce contexte.





Ces trois cartes présentent l'accessibilité de la gare de Toulouse-Montaudran via 3 distances différentes à partir de la gare : 600 m (correspond à 10 min théorique à pied), 2000 m (correspond à 10 min théorique en vélo), 5000 m (10 min théorique en voiture). Nous avons représenté les distances sous deux formes : la distance théorique (à vol d'oiseau), et l'iso-distance réelle. Le but de cela est de voir comment l'urbanisation ou la topographie influencent l'accessibilité de la gare et de voir quelles zones sont sous son influence.

La gare de Montaudran se situe au sud du quartier Gonin et au centre du quartier de Montaudran. Autour de la gare, on retrouve des bâtiments d'entreprises (Des entreprises du BTP à côté de la gare) et de l'habitat dense, neuf ou en construction. De nombreux travaux sont en cours de réalisation autour de la gare, avec la suppression du passage à niveau et la construction d'immeubles de logements et d'activité.

La gare se situe à l'intérieur d'un quartier en pleine mutation et densification.

Pourtant, elle est peu visible, mal indiquée et son accès par les modes doux est compliqué. Les trottoirs et cheminements cyclables ne sont pas à la hauteur d'une gare toulousaine. Surtout, à quelques mètres de la gare, se trouve un atout culturel et touristique important de la ville : Les Halles de la Machine.

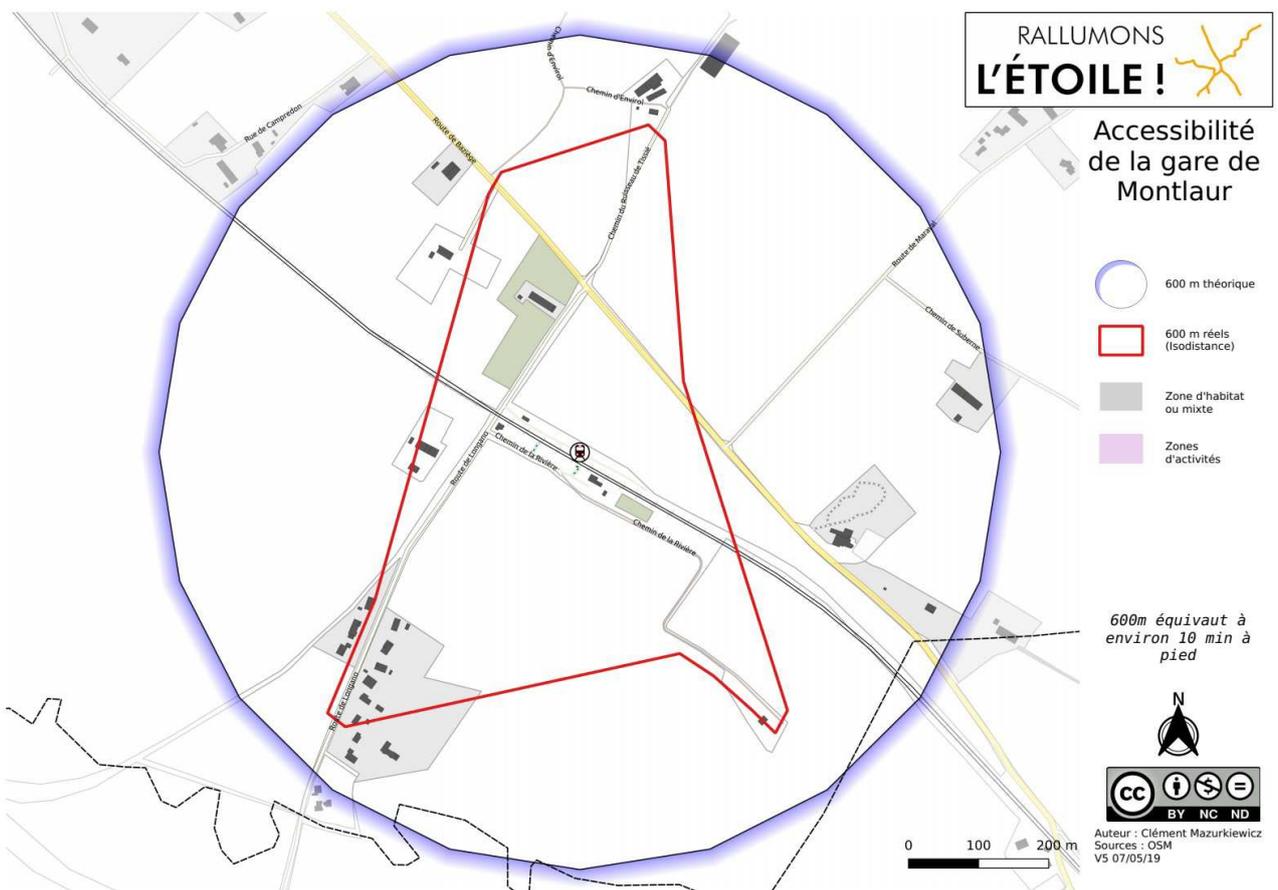
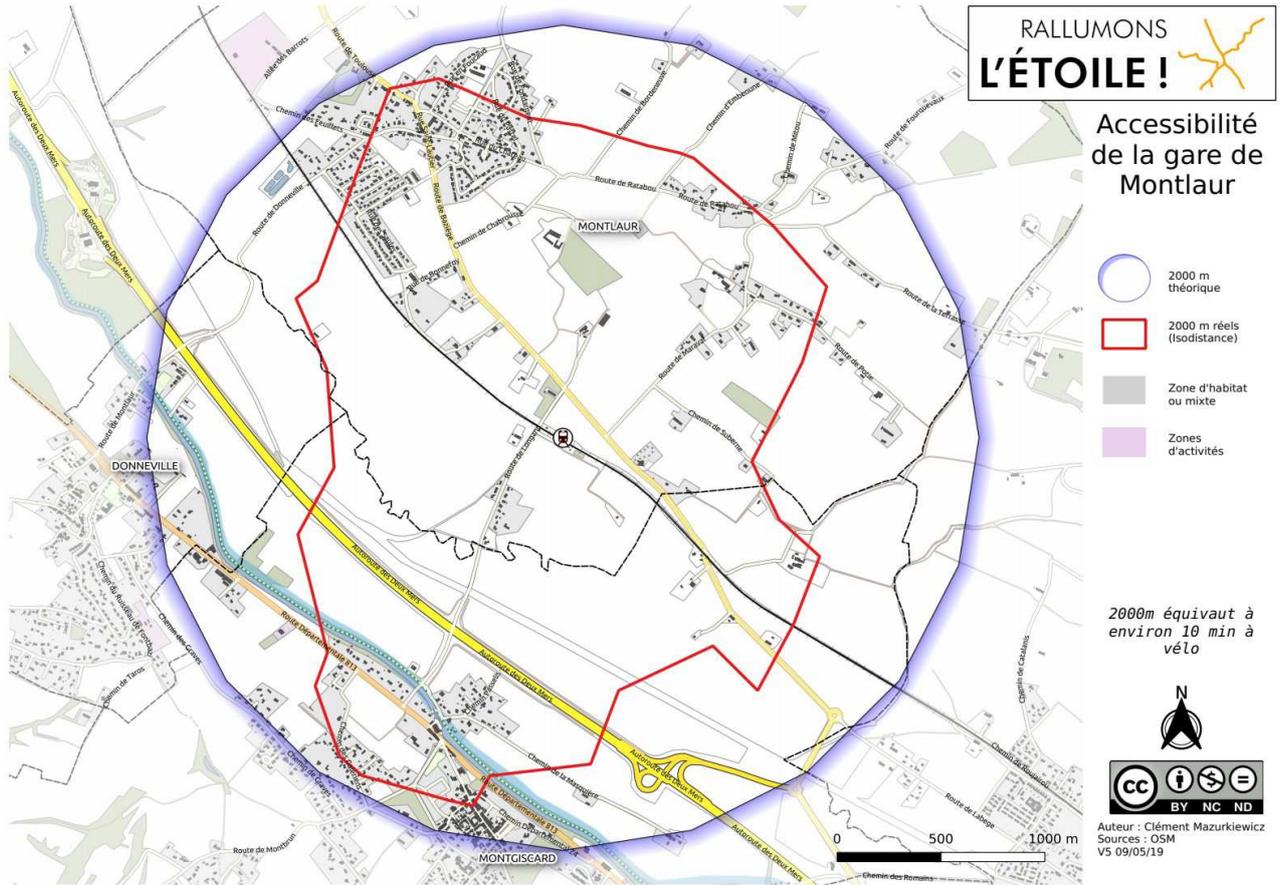
Le parking de la gare compte une dizaine de places, mais il y a d'autres parkings beaucoup plus grands vers les Halles de la Machine.

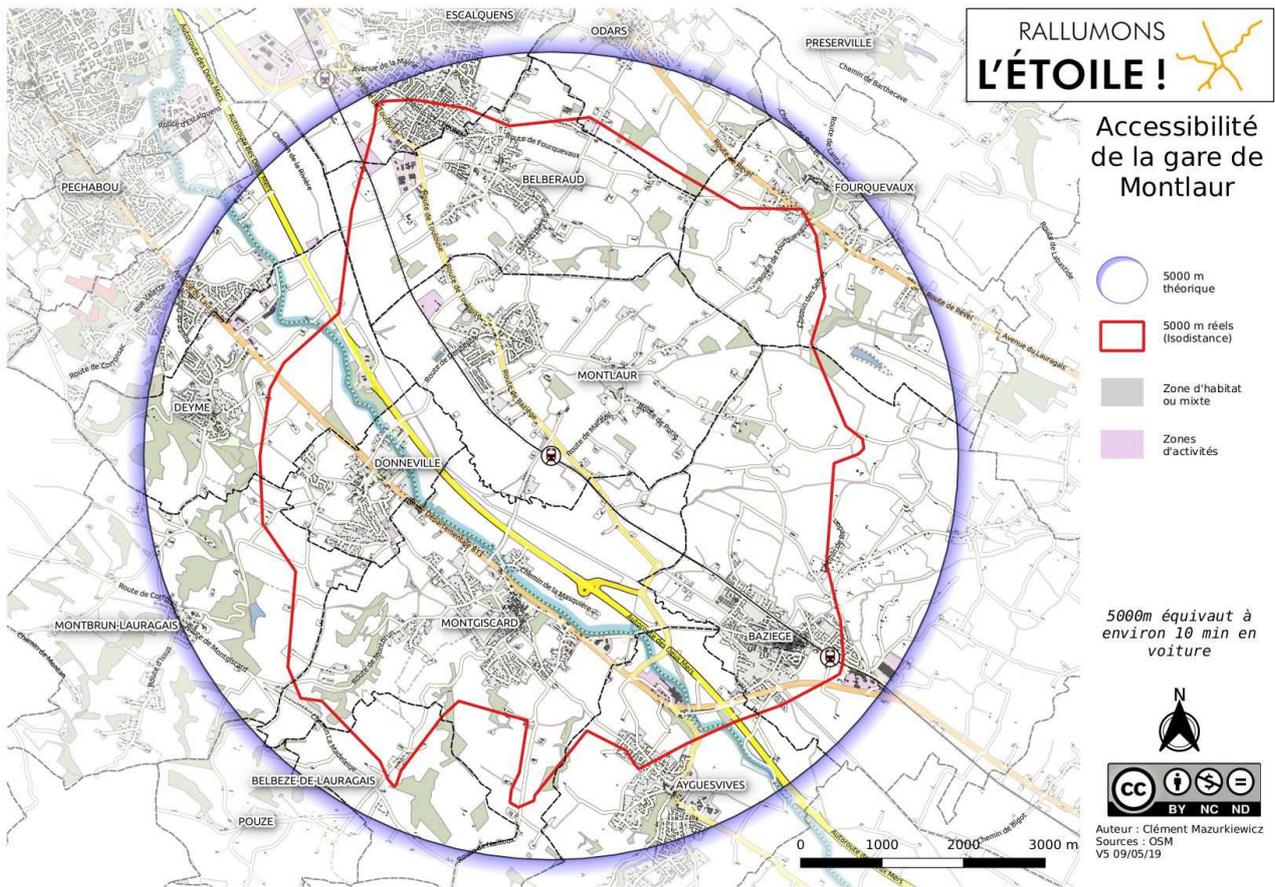
Il y a deux accès à la gare : un par quai. Ils se situent de part et d'autre du passage à niveau. D'ailleurs, la traversée des voies se fait au niveau de ce dernier. Cependant, avec les travaux en cours sur le passage à niveau, la gare risque d'être reconfigurée.

Propositions :

- Augmenter la visibilité de la gare et mieux indiquer son accès dans le quartier
- Prévoir des accès supplémentaires vers d'autres lieux du quartier
- Revoir les cheminements doux vers la gare
- Avoir des arrêts de transport en commun à proximité pour un meilleur rabattement vers la gare







Ces trois cartes présentent l'accessibilité de la gare de Montlaur via 3 distances différentes à partir de la gare : 600 m (correspond à 10 min théorique à pied), 2000 m (correspond à 10 min théorique en vélo), 5000 m (10 min théorique en voiture). Nous avons représenté les distances sous deux formes : la distance théorique (à vol d'oiseau), et l'iso-distance réelle. Le but de cela est de voir comment l'urbanisation ou la topographie influencent l'accessibilité de la gare et de voir quelles zones sont sous son influence.

La gare de Montlaur se situe à un peu plus de 2 km du centre-village de Montlaur. Elle est éloignée des espaces construits, et elle se trouve en plein milieu des champs. Son accès via un mode doux depuis la ville ou depuis l'arrêt de transport en commun le plus proche (les Canavères, ligne 204) est dangereux (il faut longer une route départementale sans trottoir), long (20 minutes depuis la ville), fastidieux. L'accès en voiture est facile via une route départementale de campagne (D 16).

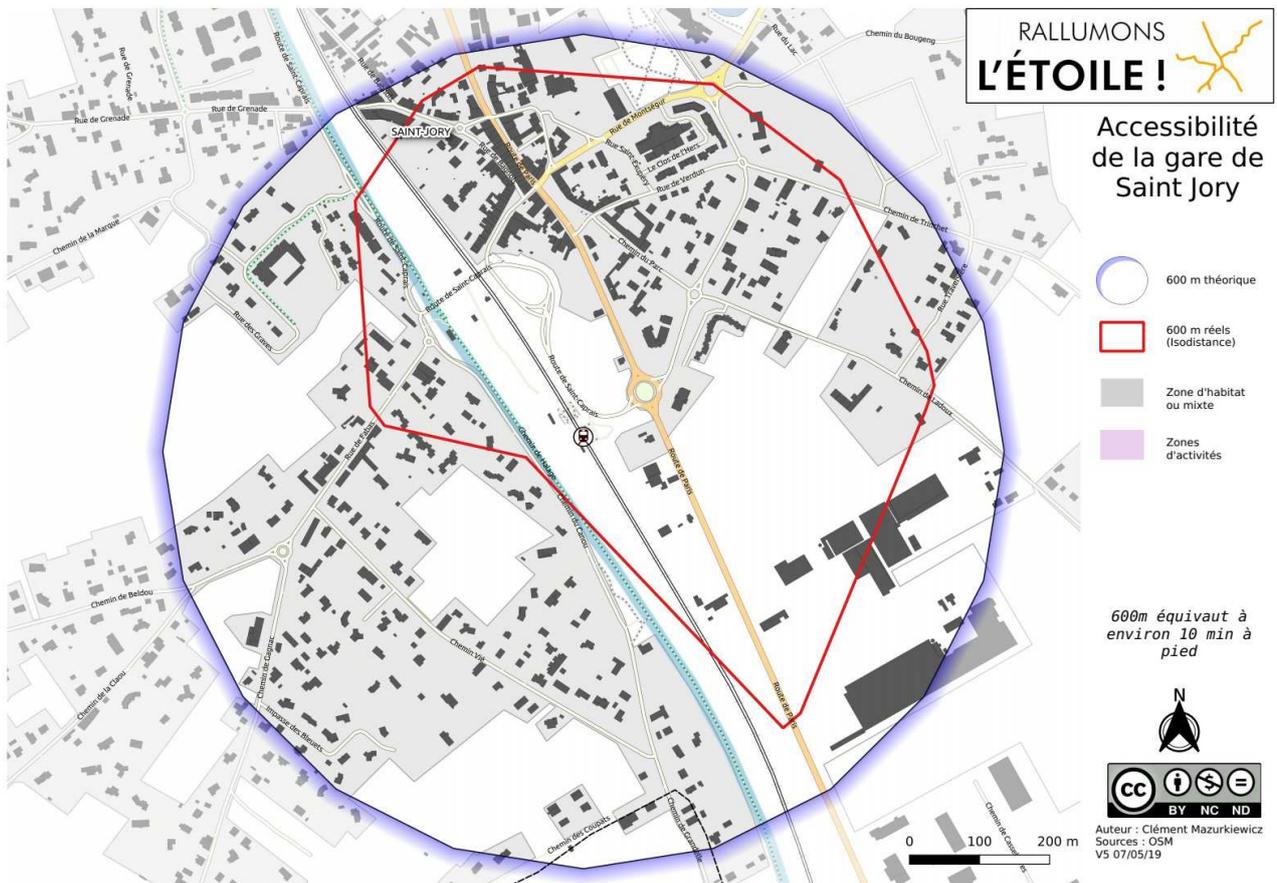
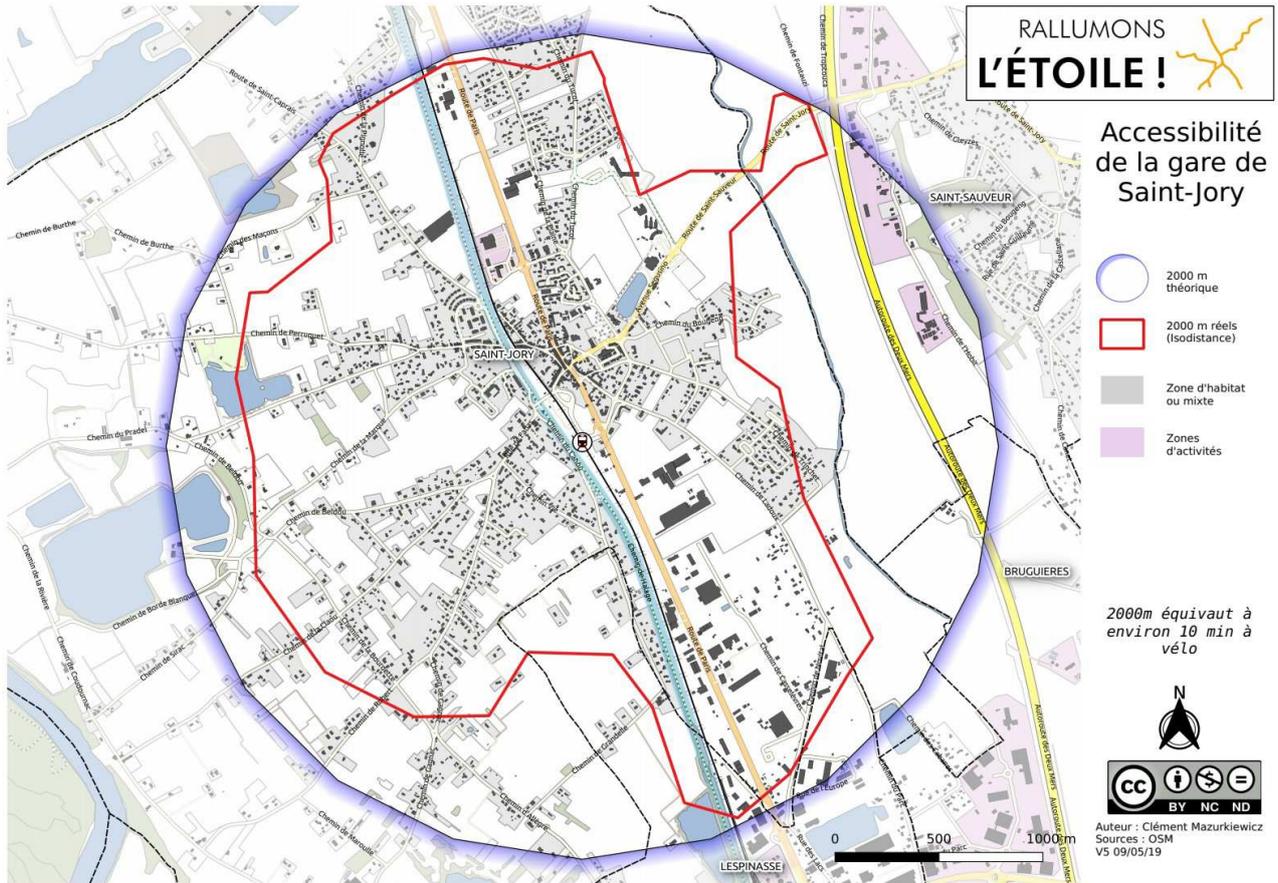
Une fois arrivé à la gare, on remarque qu'elle est l'unique construction à 300 m à la ronde. L'accès à la gare est peu attrayant (on a l'impression de rentrer dans une gare désaffectée). Un terrain vague fait office de parking. La traversée des voies se fait via le passage à niveau, sans trottoir, par la route.

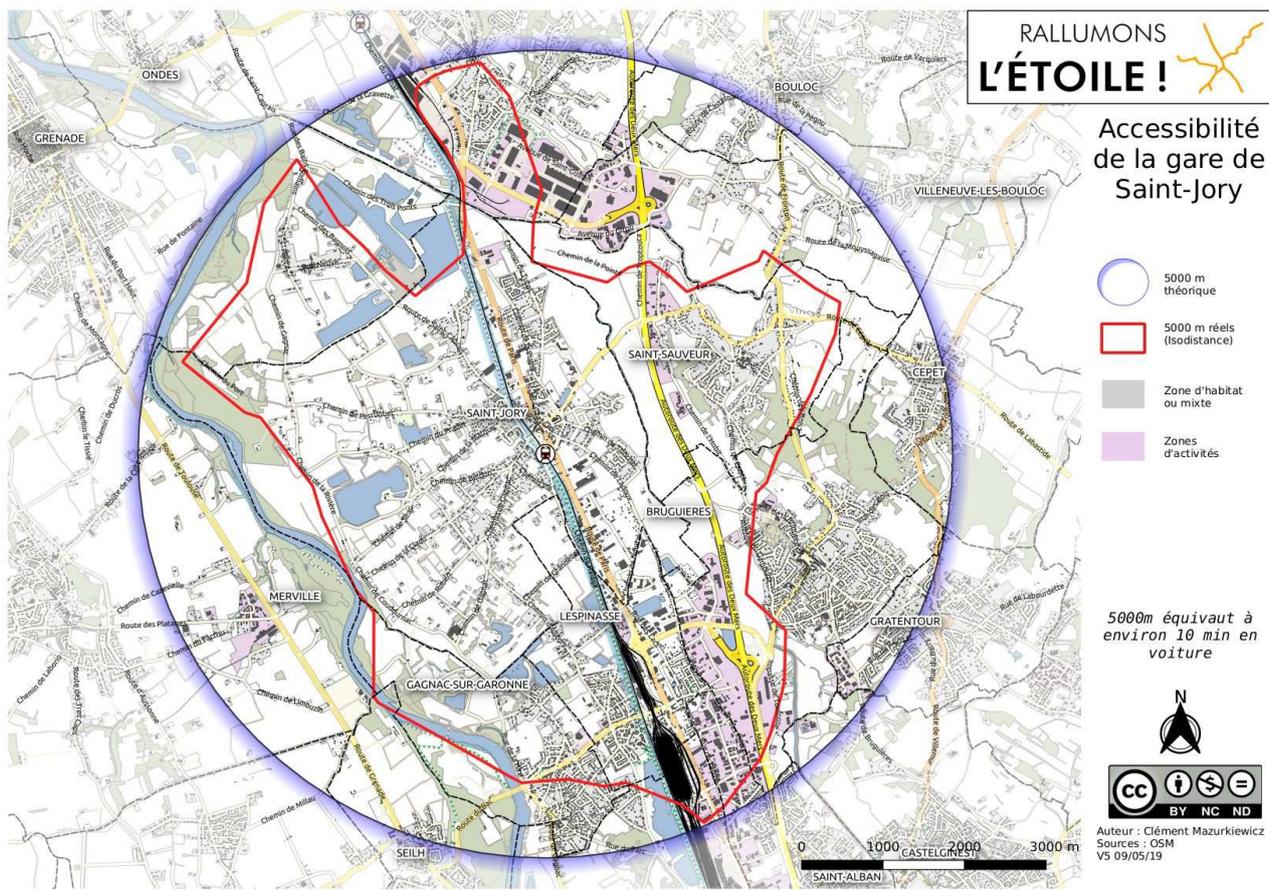
Propositions :

- Augmenter la visibilité de la gare et mieux indiquer son accès, surtout depuis la ville
- Avoir plus de lignes de transport en commun pour un meilleur rabattement vers la gare
- Créer un cheminement doux vers la gare



Auteur : Clément Mazurkiewicz





Ces trois cartes présentent l'accessibilité de la gare de Saint-Jory via 3 distances différentes à partir de la gare : 600 m (correspond à 10 min théorique à pied), 2000 m (correspond à 10 min théorique en vélo), 5000 m (10 min théorique en voiture). Nous avons représenté les distances sous deux formes : la distance théorique (à vol d'oiseau), et l'iso-distance réelle. Le but de cela est de voir comment l'urbanisation ou la topographie influencent l'accessibilité de la gare et de voir quelles zones sont sous son influence.

La gare de Saint-Jory est proche du centre-ville. L'accès du centre vers la gare se fait en longeant la RD820 le long d'un trottoir large. Mais, il n'y a aucune piste cyclable qui permette d'accéder facilement à la gare. De plus la saturation de la RD820 et l'aménagement sur les bords rendent la praticabilité cyclable difficile. L'accès au canal latéral est peu facile. Le seul moyen d'accéder à la voie verte est de traverser le pont de la D20 qui se trouve au nord-ouest de la gare. De l'autre côté du canal se trouve une zone résidentielle qui ne peut pas accéder facilement à la gare à pied.

La gare est collée à la RD820. Cette route est souvent saturée aux heures de pointe, ce qui n'aide pas pour accéder à la gare. De plus, le parking de la gare est clairement sous dimensionné. Les voitures se garent sur un terrain vague en face de la gare pour palier le manque de place du parking conventionnel.

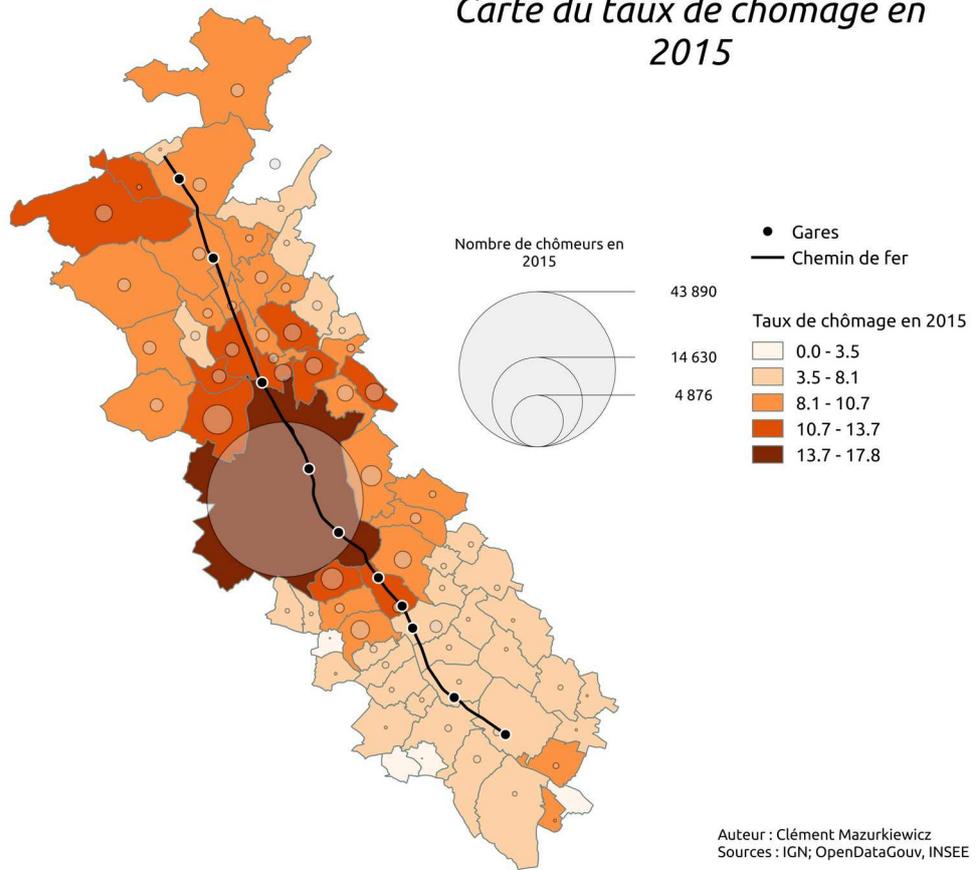
Propositions :

- Améliorer les cheminements cyclables vers la gare et le long de la RD820
- Renforcer l'accès de la gare par le canal afin de mieux connecter les zones résidentielles à l'ouest
- Aménager des places de parkings
- Avoir des arrêts de transport en commun à proximité pour un meilleur rabattement vers la gare

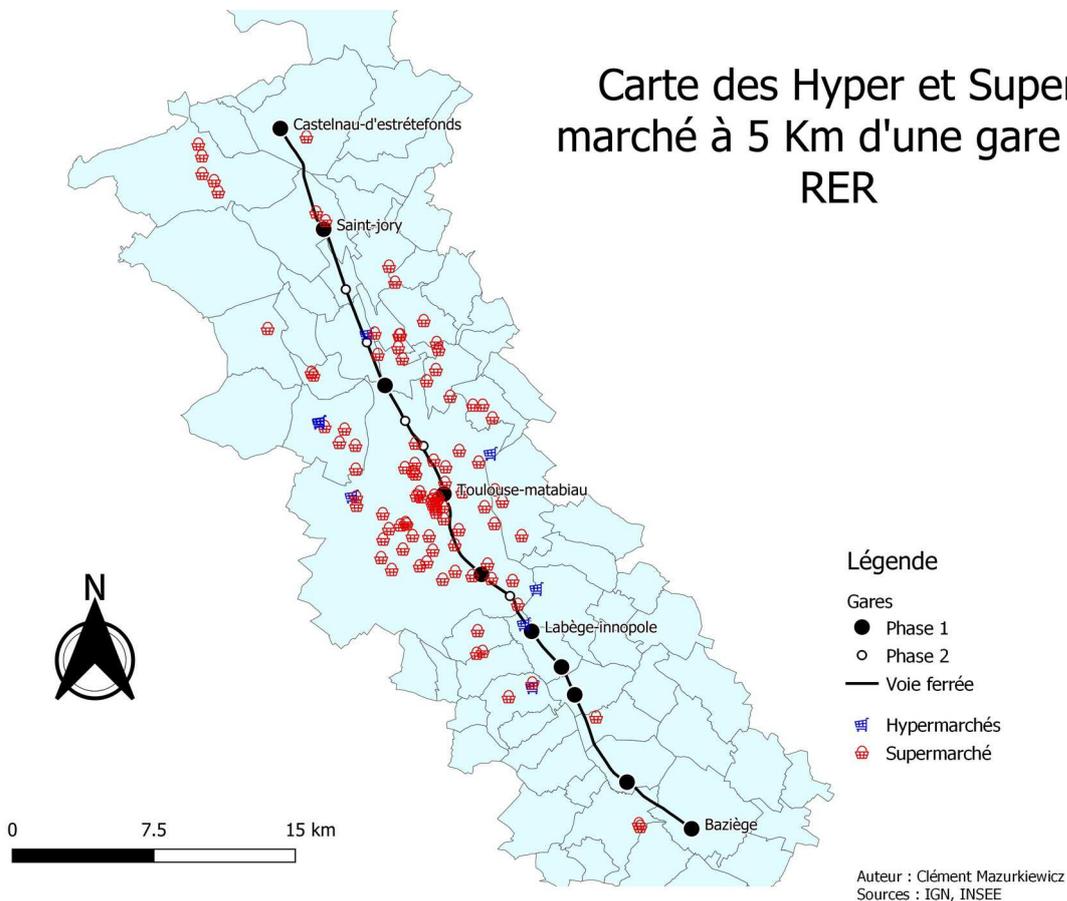


Auteur : Clément Mazurkiewicz

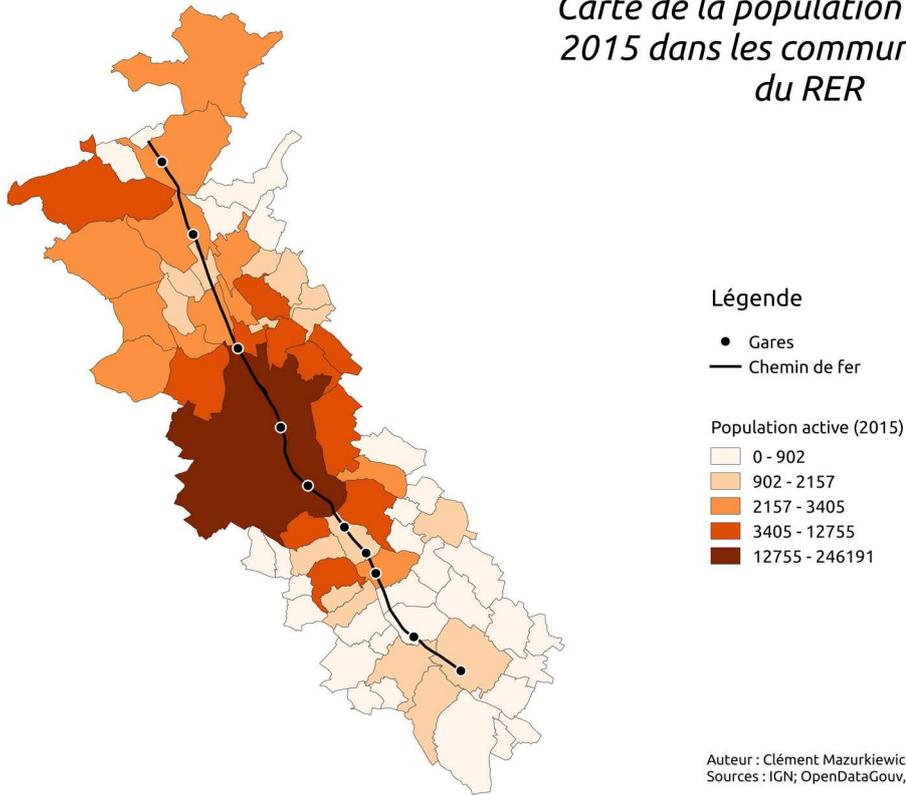
Carte du taux de chômage en 2015



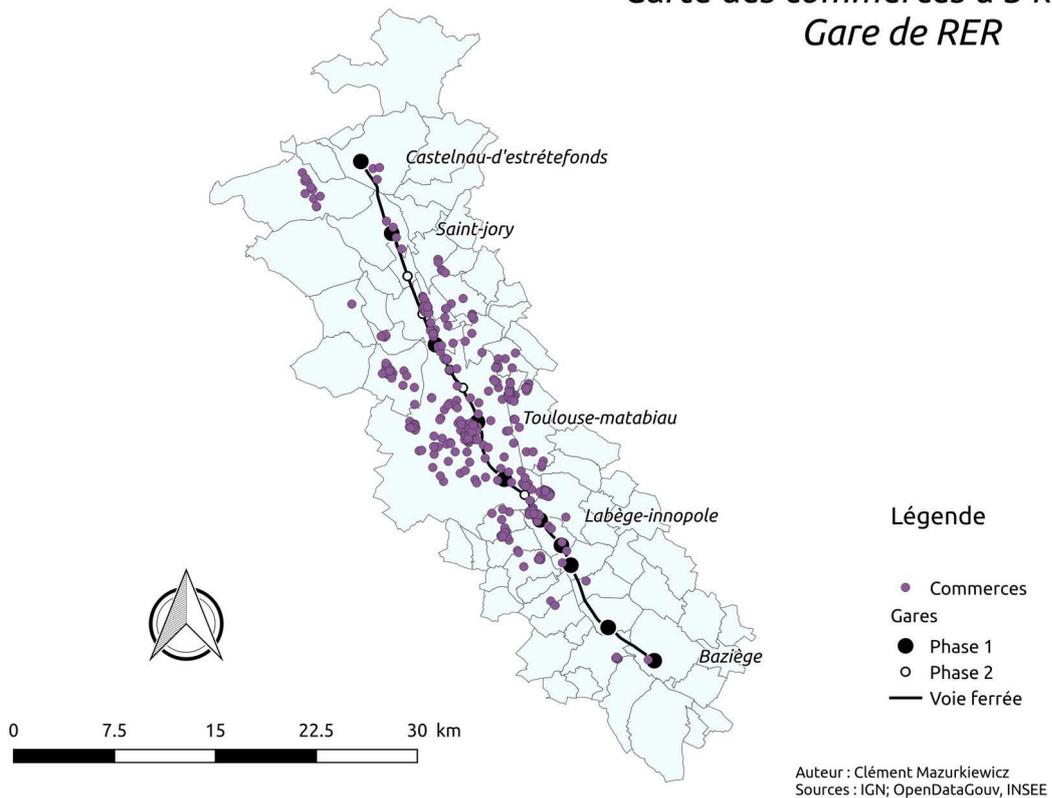
Carte des Hyper et Super marché à 5 Km d'une gare de RER

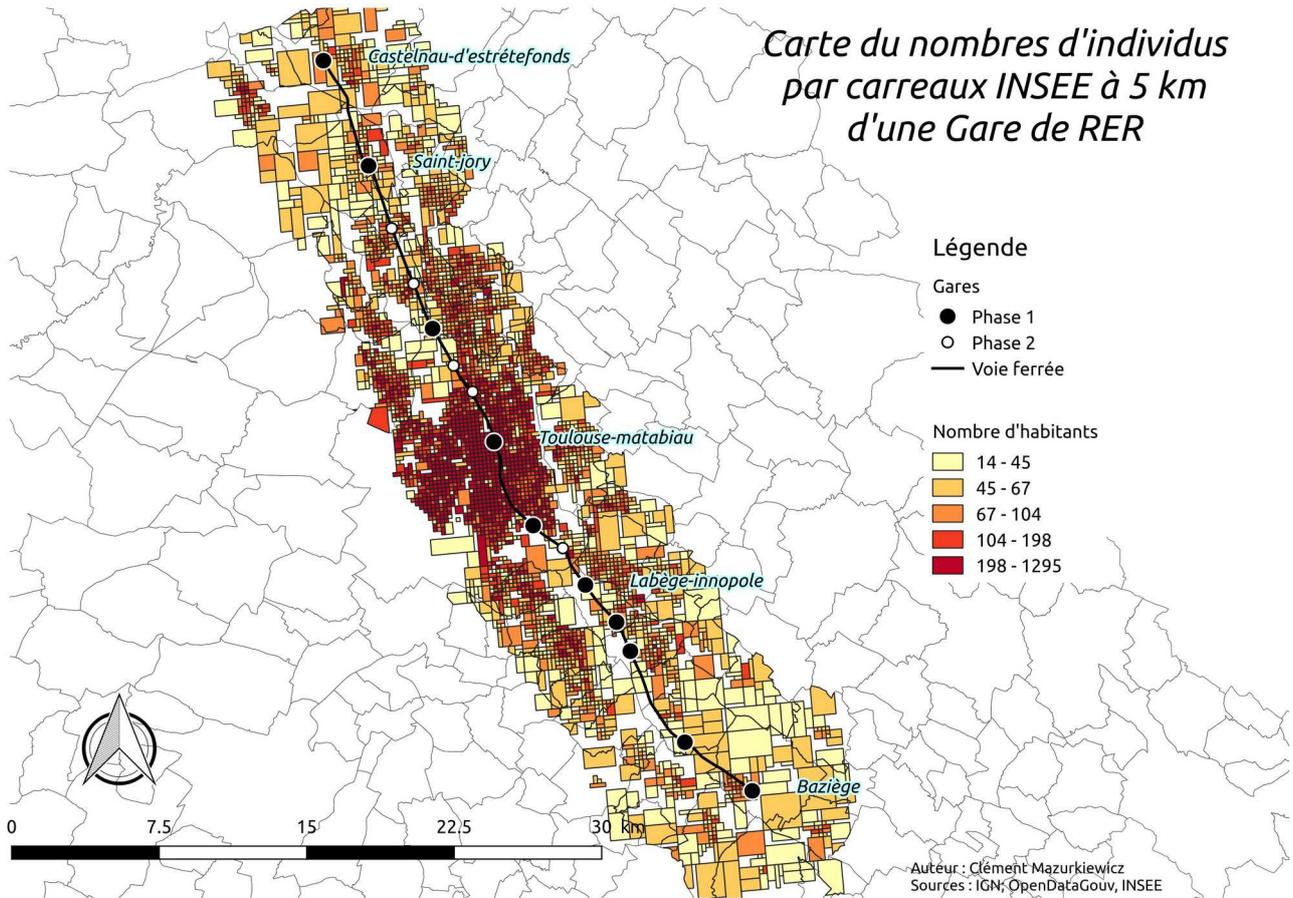


Carte de la population active en 2015 dans les communes à 5 km du RER

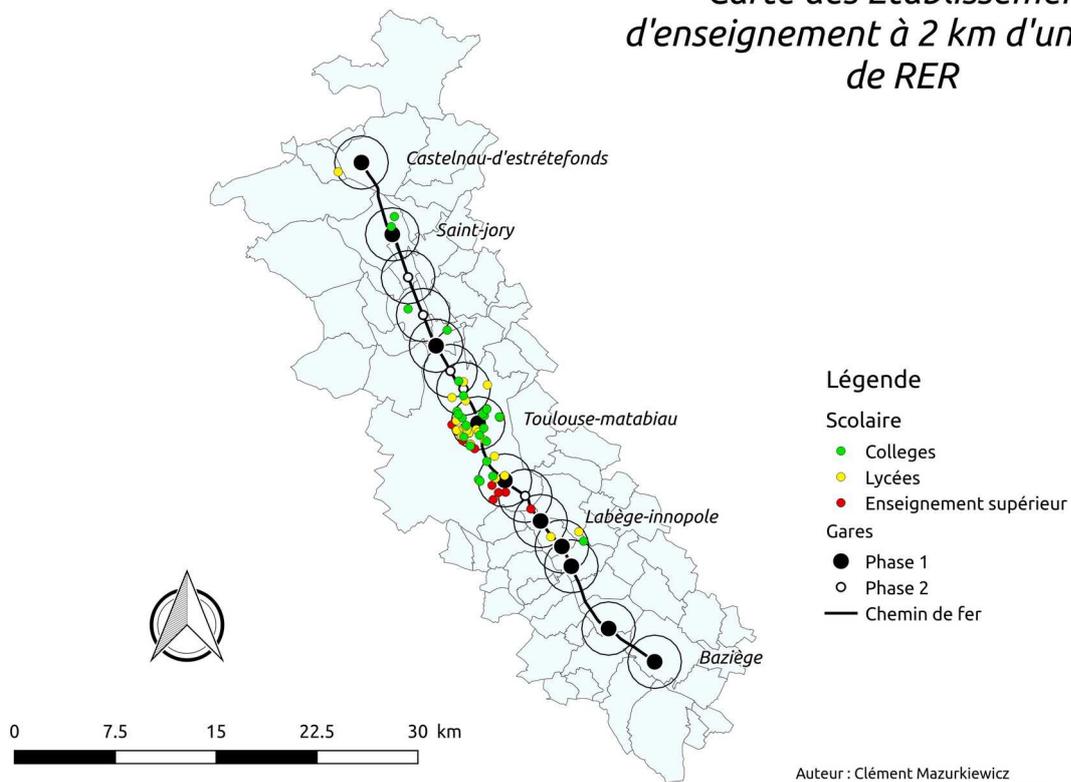


Carte des commerces à 5 km d'une Gare de RER





Carte des Etablissement d'enseignement à 2 km d'une Gare de RER



RER CASTELNAU-BAZIÈGE

La population à proximité des gares

Synthèse

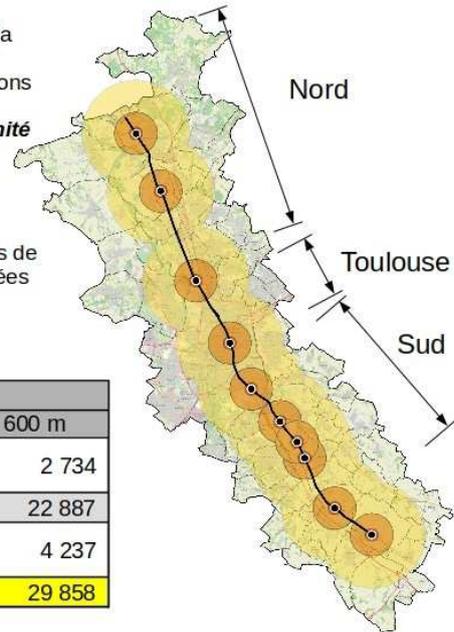


Une population nombreuse

- 200 000 habitants à moins de 2 km, 500 000 à moins de 5 km soit 37 % de la population du département (Haute Garonne : 1 348 183 hab. En 2016).
- 64 communes concernées : un poids important de Toulouse, et des populations importantes tant au Nord qu'au Sud
- **Autant de personnes qui peuvent prendre le RER, qui auront l'opportunité de moins utiliser la voiture**

Méthodologie (détails en annexes)

- Calcul de l'accessibilité théorique des gares actuelles selon différents modes de transports (marche, vélo, métro et voiture) via les dernières données carroyées de l'INSEE (avec précision de carreau de 200 m par 200 m).



Secteur	Gares	Communes Concernées	Habitants à		
			5000 m	2000 m	600 m
Nord de Toulouse	3	28	98 940	20 050	2 734
Toulouse	2	1	328 262	159 471	22 887
Sud de Toulouse	5	35	75 134	25 229	4 237
Total	10	64	502 336	204 750	29 858

1

RER CASTELNAU-BAZIÈGE

La population à proximité des gares

Résultats détaillés pour le secteur Nord



par gare à			Gare de référence	Commune	Habitants par commune à		
5000 m	2000 m	600 m			5000 m	2000 m	600 m
14 963	4 423	557	Castelnaud-d'Estrétefonds	Nom			
				Castelnaud-d'Estrétefonds	5 427	4 193	557
				Saint-Rustice	408	164	
				Grenade	6 960	42	
				Ondes	617	24	
				Bouloc	1 056		
				Villeneuve-les-Bouloc	404		
22 449	5 072	1 704	Saint-Jory	Fronton	91		
				Saint-Jory	5 035	4 589	1 704
				Lepinasse	2 402	175	
				Saint-Sauveur	1 759	272	
				Bruguières	5 249	36	
				Seilh	2 466		
				Gagnac-sur-Garonne	2 586		
				Cépet	1 137		
				Gratentour	928		
				Merville	567		
35 266	10 377	459	Lacourtenour	Aussonne	320		
				Aucamville	8 187	7 671	389
				Fenouillet	5 543	874	70
				Saint-Alban	5 883	537	
				Fonbeauzard	2 598	1 295	
				Launaguet	7 496		
				L'Union	5 363		
				Pechbonnieu	122		
328 262	159 471	22 887	Toulouse-Matabiau				
			Toulouse	328 262	159 471	22 887	

2

RER CASTELNAU-BAZIÈGE

La population à proximité des gares

Résultats détaillés pour le secteur Sud



par gare à			Gare de référence	Commune	Habitants		
5000 m	2000 m	600 m			par commune à		
				Nom	5000 m	2000 m	600 m
32 272	9 443	539	Labège-Innopole	Saint-Orens-de-Gameville	11 063	8 500	539
				Ramonville-Saint-Agne	11 363	756	
				Auzerville-Tolosane	3 158	187	
				Quint-Fonsegrives	4 583		
				Lauzerville	1 269		
				Pechbusque	509		
				Flourens, Mervilla et Aigrefeuille	327		
15 092	4 170	1 837	Labège-Village	Labège	3 402	3 402	1 837
				Castanet-Tolosan	11 585	768	
				Sainte-Foy-d'Aigrefeuille	105		
12 153	5 864	522	Escalquens	Escalquens	5 988	5 434	522
				Belberaud	1 308	399	
				Pompertuzat	1 789	31	
				Pechabou	2 176		
				Odars	758		
				Rebigue	134		
				Montaur	1 253	1 216	151
6 830	2 498	151	Montaur	Montgiscard	2 320	1 208	
				Donneville	900	74	
				Deyme	1 073		
				Fourquevaux	744		
				Montbrun-Lauragais	293		
				Belbèze-de-Lauragais	100		
				Pouze et Préserville	147		
8 787	3 225	1 172	Baziège	Baziège	3 089	3 019	1 172
				Ayguesvives	2 432	206	
				Villeneuve	1 318		
				Labastide-Beauvoir	860		
				Montesquieu-Lauragais	819		
				Mauremont	201		
				Saint-Rome et Vieilleville	68		

3

RER CASTELNAU-BAZIÈGE

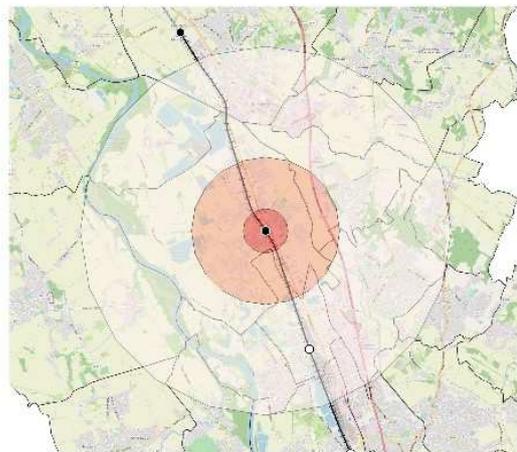
La population à proximité des gares

Méthode



Méthode des zones tampons

- Objectif : Connaître la population théorique présente autour des gares
- Protocole :
 - Il a fallu établir une échelle d'accessibilité théorique des gares. Pour cela, nous nous sommes basés sur le pas de temps de 10 minutes.
 - Par convention, 10 min de trajet à vol d'oiseau (donc théorique et pas réaliste) représente :
 - 600 m à pied
 - 2 000 m à vélo
 - 5 000 m en voiture
- Ensuite, il a fallu, pour chaque communes, définir une gare de référence. C'est la gare la plus proche ou la plus accessible.



Cette image représente les 3 zones tampons décrite dans la méthode à gauche. Cet exemple se situe sur la gare de Saint Jory.

4

RER CASTELNAU-BAZIÈGE

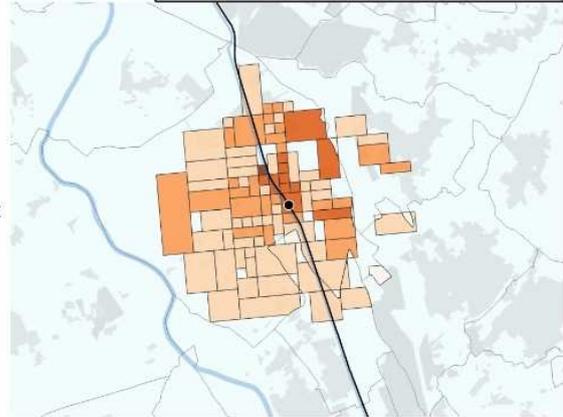
La population à proximité des gares

Méthode



Méthode de calcul de population

- Objectif : Avoir des chiffres de population plus fins qui s'affranchissent des limites communales
- Protocole :
 - Il a fallu choisir des données infra communales suffisamment petites pour pouvoir faire des calculs fins. Les données carroyées à 200 m de l'INSEE sont les données territoriales les plus fines. Elles datent de 2011 et ce sont les dernières qui ont été publiées à ce jour. Or, comme nous le verrons dans les autres articles, la population de la zone croît continuellement depuis 20 ans. Ce qui veut dire que les chiffres de population sont actuellement plus importants en 2019.
 - Ces données se présentent sous la forme de carreaux et rectangles, qui sont eux mêmes composés de données chiffrées (nombre d'individus, ménages, revenus etc...).
 - À l'aide d'un logiciel de SIG, il a fallu extraire les carreaux se situant autour des gares via 3 zones tampons décrites dans la page précédente.
 - Ensuite, il a fallu calculer, gare par gare et commune par commune, le nombre d'habitants par carreaux extrait.



Cette image montre à quoi ressemble les carreaux. La couleur varie en fonction du nombre d'individus à l'intérieur. Ces carreaux se situent autour de la gare de Saint Jory, dans un rayon de 600 m.

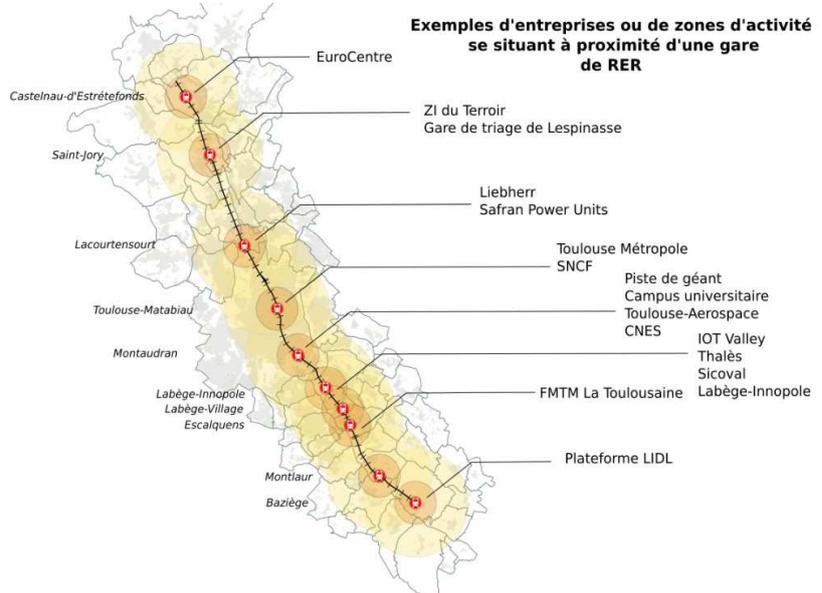
RER CASTELNAU-BAZIÈGE

Améliorer la desserte des entreprises

Synthèse



- Une ligne qui dessert de nombreuses zones d'emplois tout le long de son parcours
- 1008 entreprises de plus de 20 salariés à moins de 2 km d'une gare de RER
- Plus encore avec de nouvelles gares (Lespinasse, Fenouillet, Lalande, Malepère)
- Une amélioration possible de la desserte de nombreuses entreprises fleurons de l'économie toulousaine : Liebherr, Airbus DS ...



Catégorie	0 à 600 m	600 à 2000 m	2000 à 5000 m	Total
20 à 49 salariés	98	544	766	1408
50 à 199 salariés	46	246	418	710
200 à 999 salariés	9	52	92	153
Plus de 1000 salariés	2	11	12	25
Total	155	853	1288	2296

1/6

17

RER CASTELNAU-BAZIÈGE

Entreprises

Méthode

Nous avons utilisé la base de données SIRENE. Cette base de données publiques comporte l'ensemble des entreprises et établissements, ainsi que des détails pour chaque établissement. Dans ces détails, on trouve la localisation géographique de l'établissement, son nom, et sa fourchette de salariés. Ce sont ces derniers critères que nous avons utilisés dans cet article. Ces données sont libres d'accès.

Nous avons importé ces données dans un logiciel de SIG (Système d'information géographique) qui nous a permis de sortir des données chiffrées et de produire les cartes.



Quelques exemples de structures de plus de 200 salariés qui se situent à moins de 600 m d'une gare

SNCF Mobilités
Liebherr Aerospace Toulouse Sas
Union Française Centre Vacances Loisir
Office National Des Forêts
Mutuelle Previfrance
Services de la mairie de Saint Jory
Centre Communal d'Action Sociale
Services de la mairie de Toulouse
Regie Dep Transports Haute Garonne
Centre Toulousain Des Maisons De Retrait
Clinique Nephrologique Saint Exupery
Allianz VIE
Assurance Departementale Des Francas
Capio La Croix Du Sud
Berger Levraut
Carrefour Hypermarchés
FTFM La Toulousaine
Union Recouvrement SS AF M P

6/6

Nombre de collège à 2km	24
Nombre de lycée à 2km	27
Nombre enseignement supérieur à 2km	10
Nombre d'établissement commercial à 5km	420
Hypermarchés et Supermarchés à 5km	103
Cinéma 5km	14
Hôpitaux et cliniques 5km	28

Illustration 20: Décompte équipement

		Tout les type de trains																
Heure à	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h
Nrd-tls	4	3	2	1	2	1	2	0	2	0	3	3	2	2	2	0	0	0
Sud-tls	0	2	3	2	2	1	0	1	2	1	2	1	2	2	2	0	2	0
		TER																
Heure à	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h
Nrd-tls	3	2	0	1	0	0	2	0	1	0	1	3	2	2	0	0	0	0
Sud-tls	0	2	2	2	1	0	0	1	1	1	1	1	2	2	1	0	0	0

Illustration 21: Décompte fiches horaires sur l'axe Montauban-Castelnaudary (horaires TER 2018-2019)

Gare de référence	Commune			Habitants								
				par commune à			par gare à			par secteur à		
	Nom	N°		600 m	2000 m	5000 m	600 m	2000 m	5000 m	600 m	2000 m	5000 m
Castelnau-d'Estrétefonds	Castelnau-d'Estrétefonds	1		557	4 193	5 427	557	4 423	14 963	2 734	20 050	98 940
	Saint-Rustice	2			164	408						
	Grenade	3			42	6 960						
	Ondes	4			24	617						
	Bouloc	5				1 056						
	Villeneuve-les-Bouloc	6				404						
	Fronton	7				91						
Saint-Jory	Saint-Jory	8		1 704	4 589	5 035	1 718	5 072	22 449	2 734	20 050	98 940
	Lespinasse	9		14	175	2 402						
	Saint-Sauveur	10			272	1 759						
	Bruguières	11			36	5 249						
	Aussonne	12				320						
	Cépet	13				1 137						
	Gagnac-sur-Garonne	14				2 586						
	Gratour	15				928						
	Merville	16				567						
Seilh	17				2 466							
Lacourtenourt	Aucamville	18		389	7 671	8 187	459	10 555	61 528	2 734	20 050	98 940
	Fenouillet	19		70	874	5 543						
	Fonbeuzard	20			1 295	2 598						
	Saint-Alban	21			537	5 883						
	Beauzelle	22			64	5 310						
	Blagnac	23			114	20 952						
	L'Union	24				5 363						
	Launaguet	25				7 496						
	Pechbonnieu	26				122						
	Saint-Geniès-Bellevue	27				56						
	Saint-Loup-Cammas	28				18						
Toulouse-Matabiau Montaudran	Toulouse	29		22 887	159 471	328 262	22 887	159 471	328 262	22 887	159 471	328 262
Labège-Innopole	Saint-Orens-de-Gameville	30		539	8 500	11 063	539	9 443	32 272	4 237	25 229	75 134
	Ramonville-Saint-Agne	31			756	11 363						
	Auzeville-Tolosane	32			187	3 158						
	Quint-Fonsegrives	33				4 583						
	Lauzerville	34				1 269						
	Aigrefeuille	35				27						
	Flourens	36				146						
	Mervilla	37				154						
	Pechbusque	38				509						
	Labège	39		1 837	3 402	3 402						
Labège-Village	Castanet-Tolosan	40			768	11 585	1 837	4 170	15 092	4 237	25 229	75 134
	Sainte-Foy-d'Aigrefeuille	41				105						
	Escalquens	42		522	5 434	5 988						
Escalquens	Belberaud	43			399	1 308	522	5 879	12 153	4 237	25 229	75 134
	Pechabou	44			15	2 176						
	Pompertuzat	45			31	1 789						
	Odars	46				758						
	Rebigue	47				134						
	Montlaur	48		151	1 216	1 253						
Montlaur	Montgiscard	49		16	1 208	2 320	167	2 498	6 830	4 237	25 229	75 134
	Donneville	50			74	900						
	Deyme	51				1 073						
	Belbèze-de-Lauragais	52				100						
	Fourquevaux	53				744						
	Montbrun-Lauragais	54				293						
	Pouze	55				60						
	Préserville	56				87						
Baziège	Baziège	57		1 172	3 019	3 089	1 172	3 239	8 787	4 237	25 229	75 134
	Ayguesvives	58			206	2 432						
	Villeneuve	59			14	1 318						
	Montesquieu-Lauragais	60				819						
	Labastide-Beauvoir	61				860						
	Mauremont	62				201						
	Saint-Rome	63				38						
	Vieilleville	64				30						
Total				29 858	204 806	526 140	29 858	204 750	502 336			
Total sans Toulouse				6 971	45 335	197 878	6 971	45 279	174 074			

Illustration 22: Décompte des population autour des gares

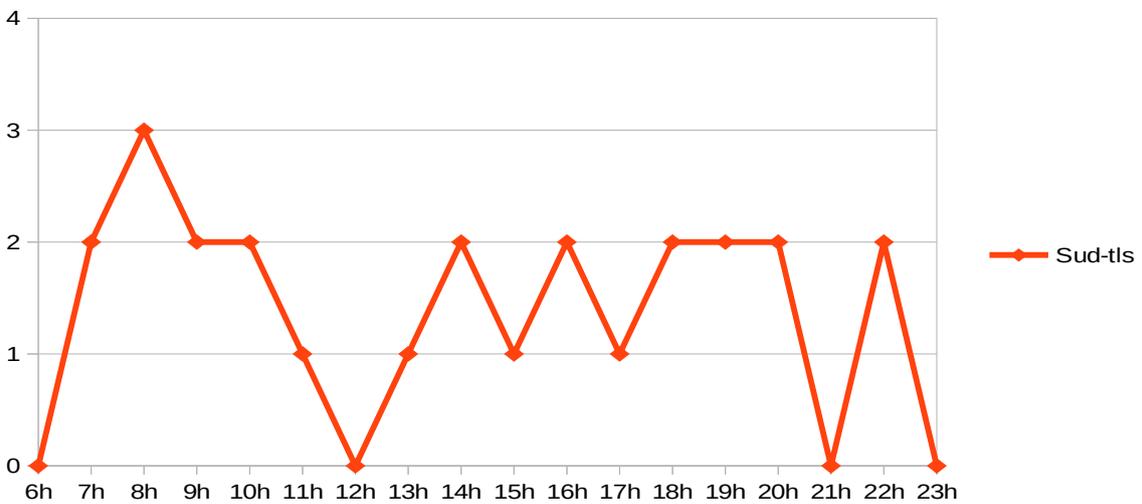
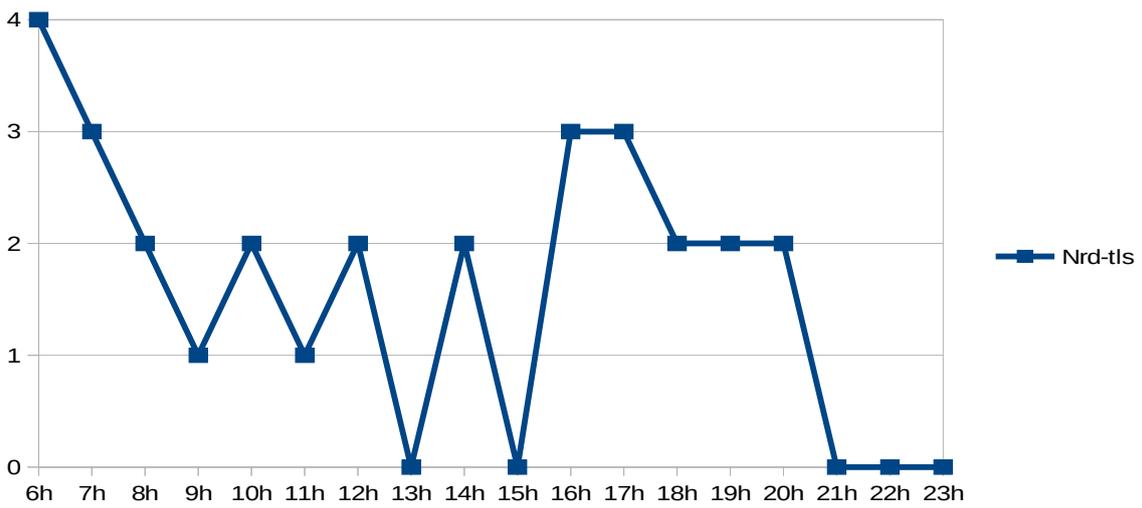
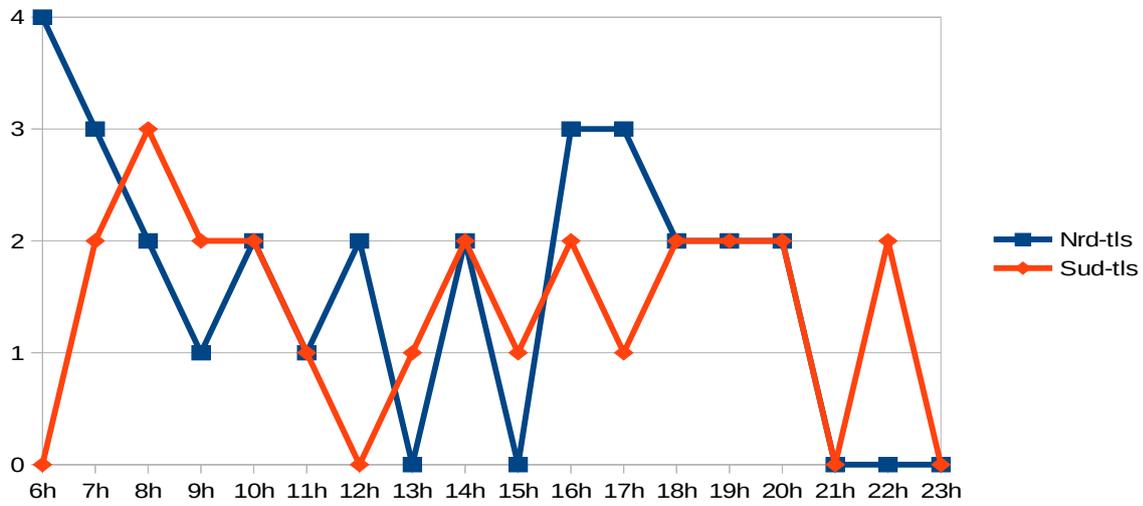


Illustration 23: Nombre de train par heure sur l'axe Montauban-Castelnaudary (horaires TER 2018-2019)

Résumé

Ce mémoire essaie de comprendre comment l'association « Rallumons l'étoile ! », se place dans le jeu d'acteur complexe de la gouvernance des transports afin de placer le RER toulousain dans l'agenda politique. Un RER est un système de transport ferroviaire urbain lourd. Ce système est plus diffusé en Europe qu'en France. Dans notre pays, le RER reste attaché à la région parisienne. Mais des projets de RER se développent dans les métropoles françaises, et le gouvernement commence à changer de paradigme dans ce domaine. Le RER toulousain est dans le débat public de la ville depuis 30 ans. Or, pour plusieurs raisons, la ville ne possède qu'une proto-ligne de RER : la ligne C. Cette dernière est vue comme un contre-exemple pour les deux AOT, qui sont la Région et Tisséo. La question du RER suscite des tensions entre les institutions car la question de la gouvernance du RER est complexe en France. Le RER étant à la fois du ferroviaire et de l'urbain, il concerne tantôt la Région tantôt les groupements de communes.

L'association « Rallumons l'étoile ! » s'insère dans ce contexte, et tente de faire rentrer le RER dans l'agenda politique Toulousain. Elle use de diverses méthodes pour parvenir à cet objectif. Premièrement, elle a un socle de connaissances académiques qui lui permettent d'avoir des stratégies de positionnement politique, et de relations avec les AOT. Elle s'inscrit dans une « démocratie d'interpellation » et tente de créer une coalition d'intérêts en regroupant une multitude d'acteurs (communes, citoyens, entreprises, associations) et entre les AOT (rôle de facilitateur). Deuxièmement, elle construit un savoir technique dans le domaine du RER, qui lui permet de communiquer plus facilement d'égal à égal, et d'apporter des solutions aux AOT (rôle de lobbyiste).

Ce mémoire présente aussi l'ensemble des travaux réalisés durant mon stage. Il explique leur méthodologie et de comprendre pourquoi ils ont été demandés. Globalement, ils s'inscrivent dans l'objectif de l'association d'avoir des connaissances afin de mieux construire son projet et un argumentaire plus fourni.

Mots clefs : RER, Transport, Gouvernance, Toulouse, Rallumons l'étoile

