

Café Géo du 3 juin 2009

## **TOULOUSE :** *des transports pour repenser la ville*

**Robert MARCONIS**

(Professeur de géographie à l'Université Toulouse II – Le Mirail)

Je vous propose d'évoquer le cas de *TOULOUSE* avec comme fil conducteur « *les transports pour repenser la ville* ». Je souhaite vous démontrer que **reconstruire une ville et la réorganiser en donnant la priorité aux transports publics est une idée neuve**. Mais Toulouse est bâtie et organisée depuis des années et l'on ne renverse pas 50 ans d'histoire et 50 ans d'erreurs du jour au lendemain.

Pour ceux qui, parmi vous, n'ont pas connu cette époque là, je vous invite à un retour dans le passé, à partir d'un film trouvé dans les archives de l'INA. Voici ce que l'on savait faire à la télévision régionale de l'époque sous la signature de deux grands noms du journalisme : Pierre Loubens et Jean-Paul Terray ; il s'agissait d'une émission sur les difficultés de la circulation à Toulouse au mois de novembre 1962.

### *(Projection du film)*

Dans l'interview du film, le maire Louis Bazerque évoque les difficultés de circulation et l'indiscipline des toulousains. Il annonce la construction de parkings : le parking Victor Hugo est déjà réalisé, le parking des Carmes est en cours. On n'en est pas encore à imaginer les parcs de stationnement souterrains, ils arriveront quelques années plus tard en 1972 avec le parking du Capitole. Il n'est pas encore question des autoponts (les fameux toboggans métalliques), on y pensera à la veille des élections municipales de 1971. Mais rien n'est annoncé sur les transports en commun. On remarque que, dans le micro-trottoir, personne ne fait allusion à une quelconque amélioration des transports en commun ; les tramways ont été supprimés en 1957, le dernier a disparu parce qu'il gênait la circulation automobile.

A cette époque là, les transports en commun sont considérés à Toulouse comme réservés aux « *exclus de la croissance* ». Ils font figure d'un service social concédé à une société privée fonctionnant sans subventions. L'amélioration de la circulation se fera « *en adaptant la ville à l'automobile* » selon une formule que l'on attribue à Georges Pompidou.

L'idée qui prend forme consiste à prendre acte que si le vieux centre toulousain n'est pas adapté à l'automobile, on construira une ville nouvelle, *Le Mirail*, afin de pouvoir maintenir dans le vieux centre toulousain les infrastructures de circulation et de stationnement. Si ce projet avait été mené à terme, le Canal du Midi aurait été transformé en autoroute ! Bien avancé en 1964, ce projet a été abandonné quelques années après le classement des Ponts Jumeaux à l'inventaire des monuments historiques. Un autre combat a consisté à militer pour l'aménagement des voies sur berges puisqu'il n'était pas, alors, envisageable qu'on puisse contourner Toulouse par l'extérieur : ce qui aurait soustrait au commerce toulousain le trafic de transit (bien que la rocade Est actuelle ait été inscrite dans les documents d'urbanisme dès 1948 et les terrains réservés). Comme à Lyon, le lobby commerçant l'a emporté, les édiles toulousains souhaitaient que l'on puisse traverser la ville en son cœur. Toutefois si à Lyon ils ont eu la construction du tunnel de Fourvières, ici à Toulouse, grâce à un Comité (actif) de Défense des Berges où se sont illustrés quelques géographes de l'époque, le projet a avorté ;

sans quoi on aurait relié Empalot aux Ponts Jumeaux par les Berges de la Garonne avec un grand silo à voitures à l'emplacement du Port de la Daurade !

Quelques repères chronologiques pour engager le débat et pour mesurer le chemin parcouru dans la réflexion sur **l'articulation entre transport et urbanisme**.

**1. Un premier tournant correspond aux années 1971-1972** durant lesquelles un événement, qui aurait pu passer inaperçu, signe au plan national un changement dans les pouvoirs publics : on enregistre chez les usagers de la région parisienne une forte exaspération face à la dégradation des transports publics. Dans les villes de province, on ressent les mêmes difficultés, et en 1971 à Toulouse l'élection municipale se joue sur la question de l'amélioration des transports qui donnera les fameux toboggans métalliques. Parallèlement de nouvelles règles seront mises en place. Parmi ces dernières, la possibilité, pour des collectivités que l'on disait locales à l'époque, de percevoir (à condition qu'elles se regroupent) « *le versement transport* ». Il s'agissait d'un prélèvement qui pouvait atteindre jusqu'à 1% de la masse salariale pour les entreprises ou administrations qui employaient plus de 9 personnes dans un périmètre desservi par les transports urbains. Ce périmètre est placé sous l'autorité d'un ensemble intercommunal.

Le « versement transport » a grandement participé au financement du métro actuel. Sachant qu'aujourd'hui, dans le financement des transports collectifs, les recettes tarifaires, qu'elles soient payées par l'utilisateur ou compensées par les collectivités au titre de la gratuité pour les chômeurs ou les personnes âgées, couvrent 40% à peine de l'exploitation. Donc le « versement transport » a non seulement permis d'équilibrer les comptes mais de financer les transports collectifs. Nous remboursons aujourd'hui les lignes de métro, essentiellement la ligne B, et cela va durer encore longtemps car les emprunts ont été gagés sur le « versement transport » à venir.

Le regroupement des 53 communes a été tout à fait aléatoire. Ce zonage correspondait au périmètre desservi par le réseau de bus exploité par l'ancienne compagnie privée. Parallèlement on a créé un syndicat mixte des transports qui associait à égalité la ville de Toulouse et le Conseil général. Ce système a subsisté jusqu'à ces toutes dernières années durant lesquelles les décisions étaient prises dans le consensus avec une présidence tournante. Cette période là est le premier tournant important au cours duquel on décide de relancer les transports en commun dans la ville de Toulouse. **ramener les usagers vers des transports publics** qui ne sont encore que des transports par autobus ; ils circulent dans des « *couloirs de bus* » qui ont fait leur apparition avec le premier plan de circulation. Les premiers couloirs de bus apparaissent rue d'Alsace Lorraine et rue de Metz, mais l'étroitesse des autres rues de la ville, n'autorisant qu'un seul couloir, ne résout pas les problèmes de circulation. La question des transports collectifs apparaît comme un sujet sensible peu porteur politiquement. **La municipalité entend bien rendre droit de cité aux transports collectifs, mais il n'est pas question de supprimer l'automobile du centre ville.**

**2. Durant les années 1980** de nombreux projets voient le jour dans de grandes villes comme Lyon, Marseille, Lille, toutes susceptibles d'être équipées d'un métro. Quant aux villes qui n'atteignent pas un million d'habitants, comme l'agglomération toulousaine, elles doivent rechercher d'autres solutions pour améliorer les transports collectifs. C'est ainsi que l'idée d'un mode de transport qui circulerait au sol est née il s'agirait d'un tramway qui porterait le nom de **TCSP (Transport en Commun en Site Propre)**. Le premier projet de tramway apparaît dans les dossiers du Syndicat Mixte des Transports en 1979 et vu la structure de la ville ce tramway emprunterait la rue d'Alsace Lorraine. Soumis au vote en

respectant le partage égal des voix entre le Conseil Général et la Ville de Toulouse, le Syndicat Mixte des Transports décide la réalisation d'un TCSP.

Mais lorsque le projet arrive sur le bureau du maire de Toulouse, Pierre Baudis s'aperçoit que la circulation dans les deux sens d'un tramway dans les rues étroites de Toulouse rend la ville impraticable aux voitures. Or on vient de creuser le parking du Capitole, on est en train de construire celui de Saint Georges, il ne semble pas opportun d'annoncer sur la place publique aux commerçants que l'on va livrer leurs rues aux transports collectifs. A ce moment là on cherche une solution technique qui permette de **concilier le transport automobile de surface et le transport collectif en sous-sol**. En conséquence, la décision de la municipalité sera héroïque ; elle dira OUI pour un transport en commun en site propre, mais il traversera le centre ville en souterrain. La solution sera trouvée dans la conjonction de deux événements : l'invention du "tunnelier" qui a permis de creuser sous la ville sans gêner les réseaux de surface et le rôle de la Société *MATRA*, qui a bien joué pour vendre à Toulouse un système qu'elle avait mis en œuvre à Lille, le *VAL* (Villeneuve d'Ascq /Lille), un métro automatique léger, sigle qui est devenu aujourd'hui « *Véhicule Automatique Léger* ».

**3 - Le choix est arrêté en 1985**, décision très difficile, prise dans le consensus entre les voix de la Mairie de Toulouse prônant le VAL en souterrain (ce qui lui permet d'éviter les conflits) et le Conseil Général. Ce choix reviendra très cher : 1 km de VAL équivaut à 4 km de tramway au sol. Et par ailleurs, ce réseau en souterrain très performant, qui a une très bonne capacité et une très bonne fréquence, est court et ne desservira que les zones denses. **On ne repense pas la ville avec la ligne A**, l'urgence consiste à rentabiliser l'opération qui coûte 3 milliards 300 millions, c'est-à-dire le budget annuel de la ville de Toulouse. Le maire, Dominique Baudis qui a porté le projet, tente de le financer sans recourir à l'augmentation de la fiscalité, donc par l'emprunt. En outre, en cas de difficultés, on concède la ligne A à une société «*Métropole, Toulouse, Développement*», une filiale de la Caisse des Dépôts qui prend le risque de la construction mais en échange en obtient la concession pour 30 ans.

A cette époque, **on n'a pas voulu repenser la ville**. On a joué la sécurité en privilégiant les grands pôles inducteurs de trafic : le centre ville, la gare Matabiau, la station des Arènes, le Mirail. La ligne construite n'a induit aucun espace urbain où des services comme la Sécurité Sociale, le Conseil Régional ou le Conseil Général auraient pu s'installer. La municipalité a répondu à une demande supposée, sans y croire, et dont on pensait qu'elle ne serait peut-être pas à la hauteur de l'investissement. C'est la raison pour laquelle la Ligne A s'est arrêtée en haut de Jolimont, au-delà on estimait que les densités étaient trop faibles pour justifier l'investissement colossal du VAL. Le but consiste à **desservir les zones très denses en jouant la sécurité** ; et aux deux extrémités on implante deux parkings de 150 places dont on pense qu'ils ne seront jamais pleins ! Or le succès est foudroyant et dépasse les espérances.

**4. Aux alentours de 1995-1996**, les politiques et les mentalités évoluent et il paraît moins risqué politiquement de vouloir chasser la voiture des centres villes. C'est le moment où la notion de projet urbain apparaît, où on envisage de repenser l'organisation du centre-ville avec l'extension de la piétonisation, où la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie est votée. Loi dans laquelle un article prescrit l'établissement d'un *Plan de Déplacements Urbains*. La question qui désormais se pose est : **comment organiser une ville pour justifier le choix d'un transport collectif de type VAL ?** Progressivement émerge l'idée que ce mode de transport (le VAL) serait un mode de transport réservé à des zones de très fortes densités, qu'il n'est pas appelé à exister dans des zones pavillonnaires ou des zones relativement vides. Le prolongement de la ligne A jusqu'à Balma-Gramont est du à la saturation du parking de Jolimont et non à l'accroissement des densités de la zone desservie.

A partir de ce moment là apparaît dans tous les discours sur la planification urbaine, à Toulouse comme ailleurs, l'impérieuse nécessité de densifier les villes. Toutefois « *on ne peut pas en même temps au nom de la qualité de la vie avoir du pavillonnaire et des faibles densités avec une ville étalée, une ville éparpillée et du transport collectif ...* », c'est bien un des dilemmes aujourd'hui : **comment densifier pour avoir du bon transport collectif ?** C'est le défi actuel qui est posé dans une ville comme Toulouse. Les toulousains veulent-ils de la densité ? Dès qu'on parle de densité urbaine viennent à l'esprit les images des grandes barres d'Empalot et du Mirail alors que le quartier du Mirail est un des moins denses de Toulouse ! Et que le quartier des Chalets est beaucoup plus dense qu'Empalot ! Une image héritée des années 60 fait de la densification urbaine un processus répulsif.

Avec la **ligne B du métro** on a franchi une étape supplémentaire, il y a de fortes chances pour que cette ligne soit prolongée dans quelques années jusqu'à Labège (sujet encore lourd de polémiques politiciennes). Néanmoins, dans le cadre d'un Plan de Déplacements Urbains en cours de réélaboration à l'échelle de l'agglomération, le projet vers lequel on s'oriente consiste à articuler sur les deux axes lourds du métro des modes de transport adaptés à la desserte.

- A des densités moyennes on répond par un **tramway**, d'où en 2010 le tramway qui desservira Blagnac, Beauzelle, etc.

- En l'absence de densités suffisantes pour justifier un tramway, un **bus en site propre** peut répondre aux besoins : exemple sur la Nationale 113 vers Castanet, exemple vers Balma.

Ces bus en site propre n'ont pas la qualité du service d'un tramway, en termes de fréquence et de capacité, certaines associations d'usagers réclament le tramway tout de suite. Or tout cela entraîne un coût et la réponse est aujourd'hui dans un marchandage entre les élus et TISSEO : si les communes de l'agglomération souhaitent un tramway, elles doivent densifier ; ce sont les élus qui sont responsables de l'urbanisation. Autrement dit, il y a ce que l'on appelle un **contrat d'axe** : mettez en place dans vos communes un urbanisme qui corresponde aux exigences d'un transport en commun en site propre, plus vous serez dense plus vous aurez des chances d'obtenir le mode de transport que vous sollicitez !

C'est ainsi que l'on s'est mis à **repenser la ville en fonction du transport collectif**. Mais ce discours dominant « tout pour le transport collectif » est-il vérifié à l'usage ? Les pratiques de déplacements des toulousains donnent-elles la priorité aux transports collectifs ? Est-ce que nos compatriotes, contraints ou forcés dans leurs stratégies résidentielles, aidés pour cela par les municipalités, ne continuent-ils pas à privilégier le pavillonnaire au nom de la qualité de la vie ? Et ne continuent-ils pas à utiliser leurs voitures ?

##### **5. L'impression que nous sommes tous des usagers des transports collectifs est fausse.** (d'après "l'Enquête Ménages 2004" sur 72 communes du périmètre).

- **En 1978 le transport en voitures particulières représente 47,7% des déplacements, en 2004 plus de 60% malgré la ligne A du métro.** Dans les autres métropoles les résultats sont à peu près semblables, excepté dans les villes à tramway comme Nantes, Grenoble ou Strasbourg. L'interprétation de ces statistiques ne joue pas en faveur du transport collectif compte tenu de l'investissement qu'il a nécessité. Par ailleurs, ces résultats ne concernent que 72 communes alors que l'ère urbaine de Toulouse est de 342 communes et qu'elle compte plus de 1 million d'habitants, ce qui laisse supposer que les chiffres de la prochaine enquête Ménage portant sur un périmètre encore plus étendu ne seront guère en faveur du transport collectif. Il y a de grandes chances que la part de la voiture individuelle soit encore plus forte.

- **La part des déplacements contraints (domicile/travail et domicile/études), les plus à même d'être captés par les transports collectifs, est à peine 1/3 des déplacements ;** tous

les autres relèvent de la plus haute fantaisie, imprévisibles par leurs fluctuations d'une semaine à l'autre et très difficile à capter par les transports collectifs.

Enfin, il est intéressant de **comparer avec 2004, les chiffres de 2008 issus d'une enquête conduite par TISSEO dans le Grand Toulouse, alors que la ligne B est en service :**

1. On constate que le nombre de déplacements augmente 37% : plus on offre des transports, plus on incite les gens à se déplacer ; un phénomène d'induction se crée.
2. Dans les transports collectifs, c'est la part du métro qui s'accroît le plus vite ; la part des déplacements en bus diminue. Les motifs de déplacements de cette clientèle sont pour une très faible part du à l'activité professionnelle.
3. Ces déplacements concernent essentiellement le territoire du Grand Toulouse :
  - entre le Grand Toulouse et les 25 communes de la couronne : 344 000.
  - entre le Grand Toulouse et le SICOVAL : 13 000. Faut-il prolonger la ligne B ?
  - entre le Gd Toulouse et le Syndicat des communes de banlieue : 10 000 dans les deux sens.
  - entre le Grand Toulouse et la communauté d'agglomération du Muretain : 4 300.
  - hors périmètre du transport urbain, c'est-à-dire des gens qui viennent de l'extérieur mais qui utilisent les transports collectifs : 16 000.

A la lecture de ces statistiques il est clair que, quels que soient les efforts qui ont été conduits, quels que soient les progrès réalisés dans l'utilisation du transport collectif, **Toulouse n'est pas une ville qui se développe avec le transport collectif** ; l'idée que le transport collectif va désormais s'imposer partout est une notion qu'il convient de manier avec précaution. Nos compatriotes ne souhaitent peut-être pas une ville organisée entièrement pour les transports collectifs. Et l'on observe que par leurs pratiques les toulousains qui ont fait le choix d'un mode de vie périurbain, affiliant la faible densité à la qualité de la vie, sont en train d'inventer des centralités à la périphérie. Ainsi nous voyons des enseignes du vieux centre, désormais piétonnisé et desservi par les transports collectifs, se dédoubler : la FNAC à Labège, ou d'autres grandes marques à Saint-Orens ou à Blagnac, etc. Comment réguler tout cela ? Quel travail pédagogique de contraintes dans les documents d'urbanisme ?

La question essentielle qui est posée aux politiques est : **peut-on repenser une ville, organisée pour les transports collectifs, donnant la priorité aux transports collectifs, sans se mettre à dos la population ?**

## DÉBAT

### 1 – (question inaudible)

**Robert Marconis :** A périmètre constant, on note une *très forte augmentation des déplacements*. Nous bougeons de plus en plus et nous revendiquons le droit à la mobilité. Effectivement les jeunes générations pratiquent très fortement, quand elles peuvent y accéder, l'auto-mobilité. Or on constate que cette auto-mobilité pose, en termes d'urbanisme et de conception de l'espace urbain, des questions capitales et incontournables. L'une des raisons de l'augmentation de la mobilité est la dissociation par la politique du zoning voulue ou observée depuis 40 ans : *la séparation des lieux où l'on travaille, où l'on réside où l'on se distrait où l'on consomme*. En conséquence pour réduire cette mobilité, l'un des arguments avancés consisterait à jouer la proximité, jouer la mixité en retrouvant des zones dans lesquelles : habitat, commerces, services, emploi, cohabiteraient. *Recréer de la mixité*, oui mais à quelle échelle ? Sommes-nous prêts à l'accepter à la fois dans l'habitat comme dans les fonctions ? En un mot quelle ville voulons-nous ?

Néanmoins, l'observation et le travail de terrain confirment bien que *le rapprochement d'un équipement vers une population censée l'utiliser ne diminue en rien la mobilité de cette dernière !* Nos compatriotes dans une ère urbaine comme Toulouse vivent très peu à l'échelle

de la commune ou d'un territoire réduit. Ils vivent, par un jeu de réseaux complexes à analyser, à l'échelle de l'agglomération. On a l'exemple d'un maire de banlieue, devenu maire de Toulouse, qui pensait qu'en installant des équipements sportifs ou culturels destinés aux jeunes de sa commune à proximité des lieux de résidences, il répondrait à une demande. Dans la réalité, ces équipements ne furent fréquentés que par une population recrutée dans l'ensemble de l'agglomération toulousaine, alors que les jeunes de la commune partaient danser ou faire du tennis à l'autre bout de Toulouse.

La question posée est celle de *la bonne échelle pour créer de la mixité* qui permettrait d'enrayer la progression des déplacements ou du moins de faire que ces déplacements pourraient être canalisés par des transports collectifs ?

**2 – Bernard Charlery** (Président de l'Association des Cafés géographiques à Toulouse) : *Les vélos sont absents de votre exposé, or dans le film on en a vu pas mal. Aujourd'hui, la place des vélos à Toulouse reflète un grand désordre, et on n'a pas l'impression que la ville puisse se penser aussi à partir d'une auto-transportation qui découlerait d'une mobilité peut-être plus douce. J'ai le sentiment, qu'au-delà des transports en commun, ce qui devrait advenir, pour une ville comme Toulouse, serait l'accès à une mobilité souple et flexible que les deux roues pourraient apporter. Or je ne vois aucun plan là-dessus.*

**R.M.** : Aucun plan, on ne peut pas dire cela, mais il faut convenir que la progression est extrêmement limitée. Le film que l'on a visionné en introduction montre un usage assez généralisé du vélo chez des ouvriers qui travaillaient à la périphérie et qui à l'époque résidaient au centre ville. Aujourd'hui, pour des raisons multiples, le vélo a régressé dans les rues toulousaines ; il est devenu une pratique sportive. Réintroduire l'usage du vélo dans nos villes comme moyen de déplacement doux s'avèrera extrêmement long et difficile, à la différence de ce qui s'est passé dans les Pays d'Europe rhénane où il y a eu une continuité des modes de transport doux et des modes de transports en commun.

Dans nos représentations méridionales, la pratique du transport en commun apparaissait comme la nécessité d'un recours à un service social. Comment reconquérir par ces modes doux une partie des usagers ? Cela paraît très difficile. Toutefois ce mode de déplacement reste très marginal, ce qui ne veut pas dire qu'il ne faut rien tenter. Mais dans les proportions actuelles ce mode de déplacement ne représente presque rien du tout.

**3 – Les politiques pratiquées en France depuis la 2<sup>e</sup> Guerre Mondiale continuent encore à faciliter l'accès à l'achat de la maison individuelle. N'ont-elles pas des impacts négatifs ?**

**R.M.** : Le phénomène de périurbanisation est lisible dans le recensement de 1975, c'est le moment où la ville s'éparpille ; un ouvrage sort à ce moment là : *"La rurbanisation où la ville éparpillée"*, créant le terme même de *"rurbanisation"*. Je suis parmi d'autres géographes à avoir écrit que cette situation ne perdurerait pas et que la crise du pétrole allait arrêter cet éparpillement. Nous nous sommes trompés.

Le tournant dans la politique de la construction de l'habitat est 1973, c'est la circulaire Guichard qui interdit la construction des barres et des tours. Un choix est fait dans l'aide au logement : on décide alors de produire de la maison individuelle livrée en kit. A partir de 73-74, on arrive à produire du bâti individuel pour un coût à peu près comparable au prix du collectif à condition de trouver des terrains assez loin des centres villes. C'est le début du pavillonnaire avec tous les impacts qu'il génère. Ce sont les classes moyennes jusqu'alors logées dans les grands ensembles, qui vont décider après maints calculs individuels de quitter le parc locatif pour se constituer un patrimoine en tentant l'aventure du périurbain.

*La généralisation du pavillonnaire dans la périphérie met en question la desserte du périurbain et la place qu'on envisage de donner à l'inter-modalité.* Les enquêtes TISSÉO montrent que les populations acceptent de prendre Métro/Métro et très rarement Bus/Métro et que l'inter-modalité fonctionne mal. De gros efforts sont à faire pour remédier aux

inconvénients : ruptures de temps entre un bus en site propre qui passe chaque 15 minutes et un métro qui passe chaque 2 minutes, pour articuler justement et concilier la diversité des densités avec les modes de transport.

**4– Bernard Charlery :** *Une question sur les transports et la centralité. Je suis étonné qu'à Toulouse la politique des transports conduite jusqu'alors n'ait pas réussi à créer ou à démultiplier les centres, comme à Bordeaux qui est une ville similaire. A Toulouse il y a un centre et c'est tout !*

**R.M. :** Oui Toulouse a un hyper-centre. *Les politiques ont pensé la ville dans ses limites communales, sans intercommunalité.* Un urbaniste, récemment décédé, Jean Coppolani, avait écrit un article "*Une politique d'isolement communal : Toulouse*", et quand on évoque le cadre communal on devrait préciser la ceinture des Boulevards et le Canal ! Pour des raisons historiques, politiques et géopolitiques, l'échelle de réflexion sur la construction de la ville a toujours été l'hyper-centre. Les quartiers périphériques étaient tout à fait secondaires. La seule tentative d'un centre autonome a été Colomiers qui, depuis 71, est desservi par un service de transport en bus gratuit financé par la municipalité et articulé avec la gare de chemin de fer.

L'idée d'organiser un territoire métropolitain en faisant émerger des centralités secondaires n'a jamais été une politique vraiment portée collectivement. Les centralités secondaires se sont organisées spontanément autour des hyper-marchés et tout l'enjeu aujourd'hui consiste à les récupérer pour les organiser, les connecter avec du réseau de transport collectif. La politique urbaine de Toulouse a toujours ciblée la commune-centre. On souhaitait tout garder dans la ville centre et ne rien mettre à la périphérie, les campus universitaires sont sur la commune centre, on n'a jamais pensé dans l'intercommunalité.

**5 – Mon intervention porte sur 3 points :**

- *L'inter-modalité : vous avez noté qu'elle ne fonctionnait pas très bien, essentiellement en ce qui concerne l'alliance : Bus/Métro. Mais il semblerait que le couple Automobile individuelle/Métro se développe et que les gens soient prêts à accepter à laisser leurs voitures dans les parkings des terminus de station ; ceux-ci déjà saturés en sont l'illustration.*

- *Le vélo. Il convient de reconnaître quelques tentatives de la part de la nouvelle municipalité qui a pour objectif de passer de 4 à 15% la part des déplacements à vélo d'ici 2020. Le modèle à atteindre est celui des villes de l'Europe du Nord (30% au Danemark). Vous avez évoqué des freins psychologiques, mais ils sont en train de changer, l'image du vélo ringard évolue ; le vélo devient « branché », « écolo » etc....*

- *L'offre et la demande. Vous avez souligné que, quelle que soit l'offre proposée aux citoyens en matière à la fois d'urbanisme et de transports, on n'arriverait pas à les convaincre ! Mais n'est-ce pas l'offre qui est prépondérante ? Vous l'avez démontré par les chiffres : à partir du moment où la ligne B a fonctionné, on a enregistré une hausse de 37% des déplacements en transports en commun ; donc créer de l'offre, la demande suit. Le même processus existe pour le pavillonnaire : si on faisait payer aux périurbains le vrai coût de leurs modes de vie, celle de la pollution induite, celle du coût routier (depuis 30 ans, on a peu près doublé de distance à temps constant), les investissements en rocades, périphériques, pénétrantes, rocades, etc...., si on investissait dans les transports en commun les mêmes sommes phénoménales que l'on a investi dans le routier, je pense que l'on influencerait pas mal sur la demande et les modes de vie des gens. Les gens qui sont derrière l'offre portent une lourde responsabilité dans la mesure où les citoyens se saisissent de ce qu'on leur propose et ne tricotent pas forcément des modes de vie contraires à ce qu'on voudrait faire apparaître.*

**R.M. :** Il convient de nuancer les chiffres de l'inter-modalité : Voiture/Transport collectif et surtout Métro. *La fréquentation des grands parkings aux terminus des lignes de Métro témoigne d'une augmentation du trafic automobile par des personnes qui autrefois utilisaient le bus pour se rendre en centre ville et aujourd'hui prennent leurs voitures pour rallier le*

*terminus des lignes A ou B du Métro.* En conséquence, les résidents de la très grande périphérie (Albi, Castres, etc.) qui devaient arriver sur ces terminus se trouvent repoussés faute de places de parking ! Le périurbain a changé les comportements et cela a été la grande surprise suite aux études conduites sur les parkings. On a un phénomène *d'augmentation de transfert du bus vers la voiture et la voiture désormais est couplée au Métro.* Des réflexions sont en cours pour mieux contrôler l'usage de ces parkings. Par contre il y a de l'intermodalité à cultiver en matière de Vélo/Métro. En ce qui concerne le vélo et les 20% souhaités je demande à voir compte tenu du vieillissement de la population.

Sur la question de l'offre et la demande, je suis d'accord avec vous ; dans toutes les politiques publiques de transport on a abandonné la spirale du déclin où depuis 1920 les usagers se détournaient du transport collectif. Grâce au « versement transport » et grâce à la politique des régions, et en particulier pour Midi-Pyrénées à partir de 1977 avec le Premier Plan de Transport d'Alain Savary, on a décidé de mettre de l'argent public pour augmenter l'offre. Des études ont été conduites afin de connaître la demande potentielle et pour susciter des demandes nouvelles. On s'aperçoit qu'effectivement quand on augmente l'offre en qualité et en quantité on assiste à une augmentation du trafic. Il existe une politique volontariste capable d'enrayer la spirale du déclin, mais c'est insuffisant compte tenu de l'accroissement global des déplacements ; mais il est sûr que le réseau TER qui dessert la grande couronne urbaine connaît un succès considérable. Est-ce du transfert modal ou est-ce du trafic induit ?

Néanmoins, dans le cadre des TER, l'obstacle majeur est l'inadéquation avec les infrastructures, le réseau est obsolète et ne peut supporter l'accroissement du trafic envisagé par les régions. Toutefois on peut structurer l'offre autour des gares périphériques, autour des lignes ferroviaires et, plutôt que de voir naître des centralités autour des hypermarchés en périphérie, on peut tenter de canaliser l'émergence de centralités secondaires dans des zones qui ont déjà l'infrastructure. C'est l'objet des SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) : *faire émerger des centralités secondaires*, focaliser sur certains points le développement futur et faire apparaître ces centralités secondaires en les couplant avec des dessertes possibles potentielles de transports collectifs par le fer et tout les modes de transports. Faisons en sorte que des centralités secondaires doivent émerger, organisons-les autour de gros bourgs revigorés par la périurbanisation, susceptibles d'être desservis par des infrastructures existantes. Plutôt que de laisser les Portes de Gascogne s'installer là où elles le veulent ! On a vu ces centralités émerger à l'initiative des hypermarchés et des politiques municipales diverses sans se préoccuper de la desserte. Depuis 40 ans on fait la ville et après on y met du transport, donc essayons de faire en sorte que l'on construise ces nodalités en périphérie avec une desserte en transport collectif. C'est le grand enjeu des schémas d'aménagement aujourd'hui : *essayer de penser à une structuration de la périphérie.* Reste ensuite à mettre tout cela en musique et à faire en sorte que les attributions des permis de construire que la localisation d'un certain nombre d'équipements inducteurs de trafic se mette bien là et pas ailleurs, avec des arbitrages douloureux à faire entre les collectivités territoriales.

*6 – Je ne suis pas à Toulouse depuis très longtemps et je voudrais témoigner de deux remarques anecdotiques mais bien réelles. La première est relative aux fameux parkings en bouts de lignes du Métro. J'en ai fait l'expérience récemment, aucun n'est indiqué depuis la Rocade. Dès qu'on arrive à Toulouse par les principales entrées, que ce soit la Roseraie ou les Ponts Jumeaux, on visualise des énormes panneaux nous renseignant sur les 15 ou 16 000 places de parking dans l'hyper centre, mais aucune information concernant les deux lignes de Métro et les itinéraires pour les rejoindre. Je ne comprends pas pourquoi cela n'est pas fait ?*

**R.M.** Il y a bien d'autres aberrations. Aujourd'hui, quand on est contraint de se rendre à la gare Matabiau après 10 h du soir, on ne peut plus rejoindre le Métro de l'intérieur, il faut passer par l'extérieur, et le parking de la Médiathèque n'est ouvert qu'après 7 h le matin !



7 – *Quand on parle de liaison entre les moyens de transport, on peut s'étonner que l'aéroport et les usines EADS soient si mal connectés entre eux et peu connectés à l'hyper centre. C'est assez surprenant et apparemment ce n'est pas appelé à changer. Il y a aussi pas mal de choses à dire sur la volonté politique de rendre accessibles les taxis.*

**R.M.** : La desserte de l'aéroport est le serpent de mer, c'est vraiment l'interconnexion la plus ridicule d'Europe qui puisse exister

8 - *Toujours sur l'inter-modalité : quelle cohérence entre les transports urbains (TISSEO) et les bus du Conseil Général ?*

**R.M.** : Vous abordez une question qui est extraordinairement compliquée. J'ai eu envie un jour d'écrire sur *les occasions manquées* : l'emplacement de l'ancienne école vétérinaire où se trouve aujourd'hui la Médiathèque José Cabanis a été disponible pendant très longtemps. L'école vétérinaire a disparu en 1972 et la ligne A du Métro n'y est arrivée qu'en 1993 ; ensuite s'est installée la Médiathèque. On disposait là d'un vaste terrain disponible, une opportunité extraordinaire de faire de l'inter-modalité. La gare Matabiau aurait pu disposer d'une nouvelle issue côté Marengo. La Gare Routière (Conseil Général) a provisoirement occupé ce terrain, mais le Conseil Général a persisté à vouloir construire la Gare Routière Bd Pierre Sémard, c'est-à-dire très loin de la bouche de Métro, avec une interconnexion très médiocre. C'est bien l'illustration d'une absence complète de cohésion due à un trop grand nombre d'autorités organisatrices.

Il y avait une autorité organisatrice des transports sur 53 communes, le *Syndicat Mixte des Transports en Commun* qui couvrait tous les transports collectifs de l'agglomération toulousaine. Et une autorité organisatrice qui est le *Conseil Général* pour les transports interurbains, et envoie le *Conseil Régional* qui a désormais la compétence pour le transport ferroviaire des voyageurs interurbains en Midi-Pyrénées. On souffre dans cette agglomération de *l'absence de coordination entre ces différentes autorités organisatrices* qui veillent jalousement sur leurs compétences. Aujourd'hui on se trouve dans une phase qui tente de regrouper toutes ces autorités organisatrices dans une même organisation, la *loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain)* qui a pour but une meilleure coordination de l'ensemble. Un exemple : très bientôt la carte Pastel payée par un usager pourra être utilisée sur le réseau TER, sur le réseau du Conseil Général et sur le réseau urbain ; avec la même carte on proposera aux usagers des abonnements couplés entre bus du Conseil Général et Métro, avec des tarifs réduits pour un même titre de transport. C'est un début...

9 – *Une remarque sur le succès du Métro : cette réussite est due pour l'essentiel à l'urbanisation, il suffit de voir la progression des constructions autour de la station de Ramonville St Agne. A certaines heures il faut attendre plusieurs passages. A 200 000 et au-dessus, la ligne A est presque à saturation ; il est victime de son succès !*

*La deuxième remarque a trait à l'intitulé des stations qui ne reflète pas les quartiers desservis. Par exemple : la station Marengo-SNCF qui devrait s'appeler Gare Matabiau du nom de la gare qu'elle dessert. Même chose concernant l'Hôpital Rangueil qui est desservi par la station UPS et non la station Rangueil ...*

**R.M.** : Concernant la densification, c'est un vrai problème. Le succès de la ligne B est tel qu'il a pour effet de surcharger la ligne A. Le problème est relativement simple : la ligne B a été conçu pour faire circuler 2 rames couplées à une cinquantaine de mètres. Par contre sur la ligne A, pour des raisons qui tiennent au fait que l'on ne croyait pas au succès du Métro, 4 stations de la Rive Gauche ne peuvent pas accueillir des rames de 50 mètres. Dans la précédente Présidence de TISSEO-SMTC, il était prévu un investissement très lourd visant à augmenter les capacités de ces 4 stations, mais ces travaux nécessitaient l'interruption du Métro pendant 4 ans durant le mois d'août.

La solution trouvée aujourd'hui, pour alléger la ligne A qui ne peut plus absorber à certains moments le flot des usagers, consiste à détourner une partie du trafic qu'emprunte la ligne A en faisant une connexion par tramway Ligne A/Ligne B qui ne passerait pas par le centre ville, la partie la plus chargée, et donc c'est la fameuse *Ligne G du tramway* dont le parcours n'est pas encore clairement arrêté. Il partirait des Arènes, pourrait emprunter le Pont Garigliano ou, par l'Avenue de Muret, le Pont St Michel pour se reconnecter à la station Palais de Justice ou Empalot et aller jusqu'au Grand Rond. L'idée est de détourner une partie du trafic de la Ligne A sur cette ligne de tramway. On a observé que des usagers arrivant aux Arènes avec le réseau TER prennent la Ligne A, changent à Jean-Jaurès pour se rendre à St Michel. Dans ce cas de figure, les pratiques ont répondu à l'offre, mais l'on n'a pas suffisamment cru à l'engouement des toulousains pour les transports collectifs.

*10 – La croissance démographique est également induite par les transports en commun, la décision d'urbaniser Borderouge fait suite à l'accroissement de la fréquentation de la station qui était très peu utilisée au départ et qui aujourd'hui n'est pas loin d'être saturée.*

**R.M.** : Exemple et contre exemple. Avec Borderouge on a une ville qui est pensée en fonction du transport collectif. On a décidé d'amener la ligne B du Métro dans une zone vide qu'on allait urbaniser. On a pensé la ville autour du transport collectif.

On pourrait supposer que le processus est inversé, mais on assiste encore dans Toulouse à quelques aberrations notoires qui consistent à "faire la ville" et "à penser les transports ensuite". L'une de ces aberrations est l'Hôpital de Rangueil construit sur une colline instable et dont les bâtiments n'ont jamais été réceptionnés ! Par ailleurs il s'agit d'un hôpital situé sous les vapeurs d'AZF et sur l'axe de décollage des avions de Blagnac, et qu'en outre le VAL ne peut pas desservir. On a créé 1800 lits qui fonctionnent toute l'année et l'accès est loin d'être performant . Aujourd'hui on envisagerait un système de desserte entre la station Faculté de Pharmacie et l'hôpital par télécabine, mais cela a un coût !

Après l'explosion de l'usine AZF, afin de corriger l'image désastreuse pour la ville, un député-maire, ministre à l'époque, pense effacer cette tache sur l'histoire de la ville en proposant de réutiliser les terrains rendus disponibles par l'explosion (après les avoir plus ou moins assainis) pour implanter un Cancéropôle, c'est-à-dire un pôle d'emploi extraordinaire. Mais la desserte de ce Cancéropôle n'a pas été étudiée. La voie ferrée qui longe les terrains dessert des grandes lignes on ne peut pas y faire du transport urbain avec du transport régional et interrégional. Comment organiser la desserte ? La question est posée, peut-être là aussi des télécabines entre le Cancéropôle et le CHU qui travaillent en coordination ?

C'est l'illustration parfaite d'un choix urbanistique fait sans poser la question des transports, mais on est dans la logique des années 50/60. Espérons que c'est le dernier exemple et que l'on ne localisera plus un équipement public de cette importance sans se poser la question de la desserte. Et c'est donc le grand progrès aujourd'hui de faire que la politique des transports ne vienne pas après la politique de la ville mais que ça marche ensemble.

*11 – Je suis secrétaire de l'Association des quartiers Marengo-Jolimont-La Colonne, depuis 1962 nous veillons à l'urbanisation de ce quartier et à ce titre on nous a récemment présenté le Plan Local d'Urbanisme. Il annonce une densification importante (elle existe déjà à Jolimont), le percement d'un grand axe de la Place Wilson jusqu'au CEAT avec de grandes allées type « Ramblas » et l'implantation d'une nouvelle gare TGV au nord de Matabiau.*

*Donc à Matabiau il y aura le TER qui arrivera en inter modalités Métro/Train puis la gare TGV un peu plus loin. Tout ce quartier est préempté en vue d'une densification dans un triangle Gare/Allée Jean-Jaurès/CEAT avec une rue Bayard qui n'a pas changé depuis les années 60. Cette entrée de la rue Bayard n'est pas du tout aménagée comme artère d'accueil. Belle densification avec des immeubles et des perspectives. Dans cette opération urbanistique, tout le monde fonctionne ensemble, Conseil Général et Conseil Régional.*

**R.M.** : Vous avez là un des plus vieux chantiers de Toulouse. Les allées Jean Jaurès autrefois étaient plantées d'arbres (les fameuses "ramblas" dont on nous parle aujourd'hui existaient) qui ont disparu en 1962, c'était l'équivalent des allées Jules Guesde. A l'époque on a ouvert cette voie qui ne menait nulle part sinon à l'école vétérinaire. Après l'abandon du projet de l'autoroute Canal du Midi, on a repris une très vieille affaire qui était le Plan Jaussely des années 1920. Jaussely avait travaillé à Barcelone, il avait dans ses plans envisagé la possibilité d'ouvrir une grande percée square Wilson/Allée Jean-Jaurès/colline de Jolimont pour aller vers une voie rapide que l'on prévoyait déjà dans la vallée de l'Hers (où se trouve l'actuelle Rocade Est). Ce plan Jaussely est aux archives et prévoyait un très grand projet d'urbanisation de la colline de Jolimont qui n'a jamais vu le jour, même si on a commencé en reconstruisant l'Ecole Vétérinaire et l'actuel CEAT qui abrite aujourd'hui l'Ecole Nationale des Ingénieurs Civils de l'Aéronautique. Ce bâtiment surprend par sa décoration extérieure et intérieure : on y trouve des colonnes surmontées de têtes de bovins, des mosaïques tout à fait extraordinaires avec des poissons, c'était jusqu'en 1936 l'Ecole Vétérinaire puis l'armée s'y est installée jusqu'à nos jours.

Aujourd'hui on voit ce projet ressortir avec l'arrivée du *TGV que la ville a souhaité sans jamais décider de la localisation de son interconnexion*. Cette ville qui attend le TGV avec tant d'impatience a laissé passer une magnifique opportunité d'une gare TGV sur l'aérodrome de Montaudran. On avait là une réserve foncière qui existait en bordure de la voie ferrée électrifiée qui dessert Narbonne et Marseille. Ces terrains disponibles à proximité du technopôle sud-est étaient tout à fait appropriés pour recevoir le TGV, si on n'avait pas pensé celui-ci uniquement comme une liaison possible avec la capitale mais comme un faisceau Narbonne/Bordeaux. On aurait pu réutiliser cet espace pour faire une gare TGV à coupler avec le Métro proche et on avait tout un système de nœud ferroviaire en découplant les TGV venant de Paris faisant une halte à Matabiau et poursuivant jusqu'à Montaudran, avec la possibilité de connexion avec d'autres TGV se dirigeant vers Narbonne et le sud-est. En classant une partie de la piste de Montaudran comme monument historique tout en la livrant en partie (sous forme de ZAC) à de l'immobilier, la gare TGV est renvoyée vers Matabiau.

C'est bien *l'exemple d'une ville qui s'est construite empiriquement en recousant des morceaux d'opportunité foncières sans cohérence* (le dernier étant le site d'AZF). Quand on évoquait avec un ancien maire que Toulouse n'avait pas de projet urbain, il répliquait en évoquant l'échec du Mirail : laissons faire le marché ! Peut-on gérer une ville comme Toulouse par l'addition de projets ? Certes pas. On avait une gestion de « grand village » et pas de « métropole », et donc pas de plan d'ensemble.

*12 – Sur les noms de stations, Tisséo nous impose quelques barbarismes, notamment en ce qui concerne la station "Saouzeloungue" prononcée systématiquement "Saouzelong" ! Quelle est la durée de vie de l'équipement des rails du Métro en particulier, quand faudra-t-il renouveler les rails de la ligne A et combien ça va coûter ?*

**R.M.** : A la question technique, je ne peux pas vous répondre car la concession a été faite sur 30 ans, peut-être est-ce la durée de vie, mais il y a une régénération permanente.

Compte-rendu établi par  
**Marie-Rose GONNE-DAUDE**