

## LE CORBUSIER *La Charte d'Athènes* 1933 une vision dépassée voire dangereuse, car « *trop technicienne et inhumaine* » ?

(extraits de la *Charte d'Athènes*) La plupart des villes étudiées offrent aujourd'hui l'image du chaos : ces villes ne répondent aucunement à leur destinée qui serait de satisfaire aux besoins primordiaux biologiques et psychologiques de leur population.

L'avènement de l'ère machiniste a provoqué d'immenses perturbations dans le comportement des hommes, dans leur répartition sur la terre, dans leurs entreprises ; mouvement réfréné de concentration dans les villes à la faveur des vitesses mécaniques, évolution brutale et universelle sans précédent dans l'histoire. Le chaos est entré dans les villes.

Le dimensionnement de toutes choses dans le dispositif urbain ne peut être régi que par l'échelle humaine.

Des tracés d'ordre somptuaire, poursuivant des buts représentatifs, ont pu ou peuvent constituer de lourdes entraves à la circulation.

Ce qui était admissible et même admirable au temps des piétons et des carrosses peut être devenu actuellement une source de troubles constants. Certaines avenues conçues pour assurer une perspective monumentale couronnée d'un monument ou d'un édifice sont, à l'heure actuelle, une cause d'embouteillage, de retard et parfois de danger.

L'alignement traditionnel des habitations sur le bord des rues n'assure d'insolation qu'à une partie minime des logis.

Un nombre minimum d'heures d'ensoleillement doit être fixé pour chaque logis. L'alignement des habitations au long des voies de communication doit être interdit.

Les valeurs architecturales doivent être sauvegardées (édifices isolés ou ensembles urbains).

La destruction de taudis à l'entour des monuments historiques fournira l'occasion de créer des surfaces vertes.

L'emploi de styles du passé, sous prétexte d'esthétique, dans les constructions neuves érigées dans les zones historiques, a des conséquences néfastes. Le maintien de tels usages ou l'introduction de telles initiatives ne sera toléré sous aucune forme.

Les clefs de l'urbanisme sont dans les quatre fonctions : **habiter, travailler, se recréer** (dans les heures libres), **circuler**. Les plans détermineront la structure de chacun des **secteurs attribués aux quatre fonctions clefs** et ils fixeront leur emplacement respectif dans l'ensemble.

Les nouvelles surfaces vertes doivent servir à des buts nettement définis : contenir les jardins d'enfants, les écoles, les centres de jeunesse ou tous bâtiments d'usage communautaire, rattachés intimement à l'habitation.

C'est en faisant intervenir l'élément de hauteur que solution sera donnée aux circulations modernes ainsi qu'aux loisirs, par l'exploitation des espaces libres ainsi créés.

Il doit être tenu compte des ressources des techniques modernes pour élever des constructions hautes [qui seront] implantées à grande distance l'une de l'autre, doivent libérer le sol en faveur de larges surfaces vertes.

Les croisements à fort débit seront aménagés en circulation continue par changements de niveaux. Les rues doivent être différenciées selon leurs destinations : rues d'habitation, rues de promenade, rues de transit, voies maîtresses.

Le piéton doit pouvoir suivre d'autres chemins que l'automobile.

## 4. Urbanisme : Toulouse, une ville à réinventer.

Marco Polo décrit un pont, pierre par pierre.  
 - Mais laquelle est la pierre qui soutient le pont?  
 demande Kublai Khan.  
 - Le pont n'est pas soutenu par telle ou telle  
 pierre, répond Marco, mais par la ligne de l'arc  
 qu'à elles toutes elles forment.  
 Kublai Khan reste silencieux, il réfléchit. Puis il  
 ajoute :  
 - Pourquoi me parles-tu des pierres ? C'est l'arc  
 seul qui m'intéresse.  
 Polo répond :  
 - Sans pierres il n'y a pas d'arc  
 Italo Calvino, *Les villes invisibles*,

L'urbanisme est une question complexe. Il est, selon l'heureuse formule de Marie-Joséphe Carrieu-Costa, *l'écriture de la ville*. Dis-moi ton urbanisme, je te dirai qui tu es. C'est aussi une question difficile car certaines bonnes intentions peuvent avoir des effets contre-productifs, voire pervers. Paraphrasant Clemenceau pour qui la guerre est une affaire trop grave pour la laisser aux militaires, on pourrait dire que l'urbanisme est une question trop sérieuse pour la laisser aux seuls urbanistes. Malgré la technicité de la matière, il faut affirmer plus que jamais la nécessaire implication des citoyens. A condition de savoir-faire preuve d'une certaine modestie et d'éviter de proposer des théories contraignantes reposant sur des bases théoriques douteuses. Souvent la formule, la poésie des systèmes, quand ce n'est pas la mégalomanie de l'auteur ou la peur atavique du moindre changement, pour les riverains viennent perturber tout jugement. Plus que jamais, il faut appliquer à cette matière complexe, la méthode cartésienne en évitant et *précipitation* et *prévention*, tout en gardant à l'esprit une part de rêve et de créativité.

Avant d'étudier la situation actuelle de Toulouse (**b**) et de proposer des pistes innovantes pour Toulouse à l'horizon du siècle qui vient, il me semble nécessaire de présenter en quelques lignes des théories, des principes ou des réglementations qui permettent d'y voir clair afin d'éviter de reproduire les erreurs du passé (**a**). Je confesse ma faible connaissance en architecture et dans les autres matières liées à l'urbanisme. Mais, j'affirme que tout citoyen a son mot à dire, voire doit participer à l'élaboration de la cité. « *Car enfin, un projet de ville, ce n'est pas seulement des dessins, de belles images d'un futur idéal avec des personnes idéales. Un projet de ville, c'est d'abord un "vivre ensemble". Or ce "vivre ensemble" ne peut pas être décrété par des élus ou des professionnels comme les urbanistes. Ils peuvent servir d'aiguillons, de catalyseurs, mais il ne faut pas surestimer ni leurs capacités, ni leur part de responsabilité. Ce "vivre ensemble", c'est d'abord chacun de nous qui le*

*met en oeuvre, à chaque instant, dans sa vie quotidienne par ses usages* »<sup>1</sup>. C'est pour avoir oublié cette leçon de bon sens que les œuvres de Le Corbusier vieillissent si mal, les êtres humains ne sont pas suffisamment rationnels. Ils inventent des usages que les urbanistes n'avaient pas imaginés, ils transforment les espaces. Il existe souvent une grande différence entre les plans sagement coloriés et la réalité plus exubérante ou imprévisible.

### (a) Quelques pistes pour comprendre l'urbanisme.

Avant de commencer à réfléchir sur l'urbanisme à Toulouse, j'ai pensé qu'il fallait commencer par comprendre cette matière extrêmement complexe. Je vous propose une première analyse qui pourra être amendée, modifiée ou approfondie à partir des informations que vous me ferez remonter aussi bien du terrain que de la théorie. Car c'est l'un des grands intérêts de l'urbanisme, confronter la réalité et les idées, les théories et leur mise en application, le discours et les actes.

### Tentatives de définition —

Si l'on en croit l'urbaniste Bernard Secchi, « *le mot urbanisme a donné lieu à tellement d'attentes et de déceptions, de malentendus, de quiproquos et de présupposés que l'on a du mal à le définir, ce qui est pourtant nécessaire si l'on veut acquérir une certaine distance critique* »<sup>2</sup>.

L'urbanisme peut se comprendre comme une *science* ou comme une *politique*. Il emprunte aux sciences sociales leurs outils, leurs analyses et les fondements théoriques de leur action. L'urbanisme se veut la science de la construction, des plans, des actions et des aménagements cohérents qui permettent l'organisation optimale des fonctions techniques, sociales, et esthétiques d'une ville. L'urbanisme permet également aux politiques, de traduire leur pensée et leurs principes dans la ville ou sur un territoire.

La volonté de s'habiller des oripeaux d'une science, un peu comme l'économie, est dangereuse car elle permet des constructions théoriques fermées<sup>3</sup>. Mais, si l'on respecte la règle de la pluridisciplinarité, elle peut être porteuse d'inspiration et de puissants outils d'analyse. De plus, si l'urbanisme arrive à dépasser les multiples contraintes qui s'imposent à lui (réglementaires, économiques, techniques, sociologiques, politiques, géographiques, environnementales, etc), il peut non

<sup>1</sup> HU [www.chezbelan.com](http://www.chezbelan.com)H, l'usage, l'urbanisme des citoyens.

<sup>2</sup> Bernardo Secchi, *Première leçon d'urbanisme*, Parenthèses, collection « Eupalinos », 2006, p. 9. Ce livre m'a été précieux car il permet d'avoir une vision large de cette question. Je lui emprunterai, sans toujours le citer, beaucoup d'idées qui me paraissent intéressantes.

<sup>3</sup> L'histoire de l'architecture est parsemée de villes imaginées par des philosophes antiques ou des Pères de l'Église (la cité idéale platonicienne, la cité céleste de Saint Augustin, par exemple) ou rêvées par des idéalistes ou des utopistes (Alberti, Thomas More, l'abbaye de Thélème) ou imaginées par des visionnaires (de Saint Simon à Owen en passant par Fourier). Pour en savoir plus, lire la somme impressionnante de Claude Loupiac, *La ville entre représentation et réalités*, CNDP, 2005.

seulement apporter lumière, confort et protection<sup>1</sup> mais aussi devenir un art majeur ou une application active de la philosophie au service de l'homme<sup>2</sup>. D'un autre côté, laisser l'urbanisme entre les mains de techniciens a déjà conduit à des aberrations, sources de nombreuses critiques<sup>3</sup>. En effet, « *la ville n'est pas une simple agglomération d'hommes et d'équipements, c'est un état d'esprit* » (Robert Hart)

Faut-il pour autant laisser l'urbanisme au bon vouloir d'un seul, le prince, ou d'un petit groupe, les marchands ? Là encore, les dangers ne sont pas moindres si l'on en juge par le poids de l'histoire. Il faut donc faire œuvre de pédagogie pour que cette science soit enseignée, partagée, intégrée dans le cursus du citoyen, afin d'intervenir au profit de tous. « *En effet, comme le démontre l'exemple suisse, les concertations et référendums locaux produisent, en matière d'urbanisme, toujours davantage d'espacement et parfois de communautarisme, l'un contre l'autre n'étant pas nécessairement antagonistes. Voilà une vraie difficulté, car le système démocratique se voit parfois pris en otage par des mouvements associatifs qui dissimulent des intérêts particuliers ou communautaristes.* »<sup>4</sup>

Car, l'une des difficultés principales de l'urbanisme réside dans son rapport au temps : certains souhaitent conserver l'existant, d'autres préfèrent tout recommencer mais bien peu intègrent le facteur temps dans leur approche que ce soit dans la gestion de la ville au quotidien comme dans l'anticipation nécessaire des évolutions. Or, c'est oublier « *un principe millénaire qui veut que la ville se reconstruise sur elle-même par petites touches en s'appuyant sur la maison du voisin, dans le respect du cadastre ancien* »<sup>5</sup>, formant ainsi ce que Bernardo Secchi appelle un « *palimpseste* ». Retenons cette première leçon, la politique urbaine navigue en permanence entre la conservation et la mise sous cloche d'un centre historique d'une part, et la politique de la table rase, que l'on réserve plutôt aux quartiers périphériques. Oubliant ainsi qu'il ne peut exister des liens historiques, amicaux, de saine émulation entre les quartiers qu'à condition de leur reconnaître à chacun d'eux une identité et une autonomie.

<sup>1</sup> CEU, *La nouvelle charte d'Athènes*, 2003, « Dès l'origine, les plus anciens établissements humains ont été créés pour assurer l'abri et la sécurité des gens et pour faciliter les échanges de biens. Ils ont produit des sociétés organisées, ils ont développé une grande variété de savoir-faire, ils ont devenu hautement productifs et ils se sont développés comme de puissants centres de civilisation. Ils ont été construits dans des emplacements soigneusement choisis, maintenant longtemps une distinction claire entre les limites de la ville et les zones rurales et naturelles qui les entouraient, même lorsque les fortifications devenues obsolètes avaient été démolies ».

<sup>2</sup> Pierre Ansay et René Schoonbrodt, *Penser la ville, choix de textes philosophiques*, AAM Editions,

<sup>3</sup> Jean-Baptiste Magescas, « *Je pense que beaucoup d'architectes sont encore très marqués par une culture de béton et de cubes, plutôt qu'une culture de sociologue sensible aux modes de vies.* ».

<sup>4</sup> David Mangin, *La ville franchisée*, Editions de la Villette, 2005.

<sup>5</sup> Luc Le Chatelier, *Sauve qui peut la ville*, Télérama, n° 2967, 22 novembre 2006, p. 33 et s.

## (Trop brève) histoire de l'urbanisme —

La forme de la ville est le reflet d'une société voire d'une civilisation. Les mots nous inclinent plutôt à inverser le sens de la phrase précédente : c'est la ville (*civis*) qui crée la civilisation en offrant une concentration suffisante des richesses et des connaissances, des libertés et des pratiques, elle devient le chaudron dans lequel se mitonne l'avenir.

Si le terme d'urbanisme n'est apparu qu'à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, on peut retenir quelques idées concernant la cité antique, la ville moyenâgeuse et la ville de la renaissance, pour ne parler que des villes occidentales. « *La cité antique, selon Fustel de Coulanges, s'est fondée, autour des premières croyances, devenues religion* »<sup>1</sup>. La cité est donc un lieu de mémoire<sup>2</sup>, un lieu où se crée du lien social. Au Moyen-Âge, la cité antique a succombé sous le coup de butoir des invasions barbares. Elle renaît sous l'influence de l'Église et des marchands. À l'ombre de ses remparts, elle devient un lieu d'échanges. Si le plan de la ville médiévale se traduit le plus souvent par une absence de planification, elle n'en épouse pas moins la topographie des lieux. « *La ville médiévale est subtile, guidée par l'empirisme* ». Quant à la ville de la Renaissance, elle s'affirme tout à la fois œuvre d'art et revendication de la domination de l'homme sur la nature. Les rois, princes, évêques marquent la ville de leur empreinte et cherchent tout au long du XVIII<sup>ème</sup> siècle à l'embellir afin d'affirmer leur puissance. La ville devient un écran ou comme le dit Dostoïevski à propos de Saint-Petersbourg, la ville la « *plus abstraite et préméditée du monde entier* ». C'est encore une ville élitiste, au service d'une classe supérieure, aristocratique, les huit dixièmes de la population vivant dans les campagnes.

Vinrent la révolution industrielle, l'exode rural et l'arrivée massive d'une population souvent pauvre. La ville devient un lieu de perte et un taudis à ciel ouvert (il suffit d'imaginer Londres décrite par Dickens, ou le Paris et ses « mystères »). La réaction ne se fait pas attendre. En France, elle prend la forme de la transformation haussmannienne mélange étonnant de recherche de placement sûr (la spéculation foncière dans la Plaine Monceau, anticipation de toutes les spéculations immobilières et l'invention de l'immeuble de rapport<sup>3</sup>), d'uniformisation des rues et de vastes opérations chirurgicales dans la ville visant tout à la fois à respecter des normes d'hygiène et à permettre des mouvements de troupes pour mater une population parisienne décidément trop révoltée.

<sup>1</sup> Pierre Merlin, *L'urbanisme, Que-sais-je ?*, n° 187, p. 6.

<sup>2</sup> Italo Calvino, « J'emprunte au grand romancier italien une partie de sa classification des villes.

<sup>3</sup> Jacques Donzelot, *La ville à trois vitesses*, Esprit, mars-avril 2004, p. 7 et s. « *dans cette monopoloille, le capitalisme jouait un rôle d'architecte secret de la ville, débusqué par l'œil des sociologues marxistes qui nous révélèrent l'art de la domination déployé par un urbanisme au service de l'exploitation de la classe ouvrière* ».

A partir du XIX<sup>ème</sup> siècle, on commence à théoriser l'urbanisme. Différents courants s'opposent : les progressistes, les culturalistes, les fonctionnalistes. Peu à peu, une doctrine s'affirme. L'urbanisme permet, en théorie, d'anticiper les besoins de la population afin de proposer un développement urbain efficace sur le plan socioéconomique et durable sur le plan environnemental.

Selon Bernardo Secchi, la ville moderne devient alors la ville « *des temporalités superposées et entrelacées* ». On lui doit sa géographie « *des cimetières et des abattoirs, des hôpitaux et des casernes, des prisons, des usines et des différents types d'habitat. Tout ceci, codifié au XX<sup>ème</sup> siècle, dans la pratique du zonage, a consolidé dans la ville un système de valeurs de position à travers les caractéristiques physiques et esthétiques plus ou moins évidentes de ses différentes parties et à travers ses valeurs foncières* »<sup>1</sup>.

Si la ville moderne se veut hygiénique, fonctionnelle (on retrouve ici les quatre fonctions<sup>2</sup> de la Charte d'Athènes, Cf. encadré, p. 94), elle apparaît souvent comme une ville inhumaine, froide, une ville où les habitants seraient des acteurs rationnels ou plutôt des consommateurs. Elle est une ville adaptée à la société industrielle qui s'est mise en place à partir du milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle.

Après la seconde guerre mondiale, une période de reconstruction a pu masquer le changement radical de l'économie et des transformations de la ville. Suivant les régions, cette transformation n'a pas été uniforme.

En France, la politique des logements a pris la forme de « grands ensembles » construits dans les années 50/60 et destiné à faire face à une pénurie massive de logements, notamment pour les plus pauvres<sup>3</sup>. Ces constructions se sont traduites par la création de « nouvelles villes » hors la ville, en des lieux de bannissement, des lieux de surveillance, des lieux de séparation, en un mot, la banlieue<sup>4</sup>. On ne peut que déplorer ce paradoxe.

<sup>1</sup> Bernardo Secchi, *Première leçon d'urbanisme*, Parenthèses, collection « Eupalinos », 2006, p. 72.

<sup>2</sup> Jean-François Tribillon, *L'urbanisme*, Repères-La découverte, 2002, p. 84-85, « *l'urbanisme moderne est fondé sur une modélisation assez frustrée du fonctionnement des villes sous la forme de quatre fonctions : habiter, travailler, se récréer et circuler. L'urbanisme consiste essentiellement à une doctrine de la séparation et de la juxtaposition de ses fonctions, campant dans son domaine territorial, dans sa zone réservée* ».

<sup>3</sup> *ibidem*, « *la plupart de ces produits (notamment les premières cités et les premiers grands ensembles)- sont évidemment des caricatures des préceptes urbanistiques modernes. Ils ont d'ailleurs été très souvent conçus par des urbanistes et des architectes hostiles au mouvement moderne, qui ont cependant trouvé commode et rentable de faire semblant d'épouser les thèses modernistes pour se prétendre autoriser à entasser les gens dans des silos informes, à répéter jusqu'au vertige les mêmes cellules et cages d'escalier, à implanter ces tours et ces barres au milieu des champs de betteraves sans desserte ni équipement loin de tout, y compris d'ailleurs de toute nature. (...) Urbanisme de masse et d'urgence, l'urbanisme moderne est spontanément peu respectueux de la ville existante. (...) Sans conteste, l'urbanisme moderne est une doctrine du « logis » [et non pas une ville].*

<sup>4</sup> les habitants du Mirail et d'Empalot déclarent avoir le sentiment d'être des « *Indiens parqués dans une réserve* ». Pour les couper du monde, il suffit de fermer les accès (métro/bus) et de placer un car de CRS à chaque entrée, privant ces habitants de leur liberté d'aller et de venir.

## La gentrification en cinq étapes

**Quartier ouvrier** ➤ -1- *Déclin des ouvriers* (Remplacés par les employés et arrivée des pionniers : artistes, étudiants, squats alternatifs, ...) ➤ -2- *Valorisation du quartier* (Développement des lieux culturels : bar branchés, galeries d'art, salle de spectacles, ...) ➤ -3- *Arrivée des cadres supérieurs* (Poursuite du déclin des ouvriers, baisse du nombre d'employés) ➤ -4- *Forte progression des cadres supérieurs* (Fort déclin des classes populaires, éviction des populations pionnières) ➤ -5- *Opérations immobilières* (Par des promoteurs, réaménagement urbains : rue piétonne, jardins, pistes cyclables) ➤ **Quartier embourgeoisé**

Pour mémoire, en 2002, à Toulouse, les ouvriers représentaient environ 21,7 % de la population active (contre 23,9 % au plan national), les employés 21,2 % (contre 29,1 %), les professions intermédiaires 23 % et les cadres supérieurs 22% (contre 14,7 %) et les indépendants/employeurs 12,1 % (contre 6,0 %). Chercher autour de vous et trouvez les quartiers qui ont connu ou qui connaissent cette transformation (Saint-Georges, Place Saint Pierre, Carmes, ...).

*« Les nouvelles dynamiques de la ségrégation territoriale illustrent la séparation entre les perdants et les gagnants de la mondialisation. Les centres, avant-postes de l'économie mondiale, s'enrichissent. Ils prennent de la valeur et seules les catégories les plus aisées peuvent s'y maintenir. Résultat : l'éviction des classes populaires, rejetées dans des périphéries de plus en plus lointaines. Ce discours révèle une société française beaucoup plus soumise à des logiques de classes que ne le laissent supposer les discours euphémisants sur la mixité sociale et l'exclusion. En focalisant le discours sur la grande pauvreté et l'exclusion, on sous-entend que la majorité appartient à un vaste ensemble intégré et moyen. En réalité, **la moitié des ménages se partagent 20 % des richesses produites, tandis que les 10 % des ménages les plus aisés se partagent 30 % de la richesse.***

*Cette France populaire, reléguée dans les périphéries, est la grande oubliée du discours politique. Cette ségrégation spatiale est renforcée par l'assourdissant silence de la classe politique sur la question sociale. L'ignorance du monde politique est aggravée par la mise en retrait des couches populaires de la sphère publique, dont l'abstention ou le vote extrême est l'illustration la plus visible. Désabusées, les classes populaires se sont désinvesties des groupes, des partis et des syndicats. De ce fait, l'échange politique, édulcoré, se cantonne aux débats de société.*

*On ne sortira de cette impasse qu'à la condition de répondre à la question essentielle de la place des couches populaires dans une société post-industrielle et mondialisée. Pour cela, partis, syndicats mais aussi associations et médias doivent s'emparer d'urgence de sujets largement occultés, au rang desquels on peut citer la précarisation des salariés modestes du secteur privé, la survalorisation foncière comme moteur des ségrégations ou la fin de la promotion sociale par l'école pour les couches populaires.*

*Ces thématiques ne pourront cependant être portées que si les couches populaires arrivent à retisser un lien avec un mouvement social aujourd'hui déconnecté de la réalité. »*

Christophe Guilluy et Christophe Noyé, *Atlas des nouvelles fractures sociales en France*,

À l'origine, les ZUP (comme celle du Mirail) constituait un grand progrès car elles offraient un habitat salubre. Mais leur mise à l'écart des centres, la politique de concentration des populations et un imaginaire négatif véhiculé par les médias les ont peu à peu transformés en ghetto. Avec sa verve légendaire, l'architecte Roland Castro compare les constructions des années 60 et celles d'avant guerre. « *Dans les grands ensembles, l'espace est panoptique et la promiscuité règne, chacun est placé sous le regard de l'autre. Soixante ans avant ce modèle, les HBM (habitations bon marché) constituaient un modèle d'habitat ouvrier esthétique et intelligent. Les cités jardins des années 20 et 30 sont également plus harmonieuses que les grands ensembles. Le taux de rotation qui avait cours dans*

ces habitations le prouve. Le Corbusier s'est trompé : sa vision hygiéniste ne s'est pas avérée opératoire car la ville « hyper-aérée » n'est pas une ville ; elle constitue plutôt une enclave »<sup>1</sup>.

Avec l'entrée de la France dans une économie post-industrielle, la crise sociale qui a commencé à partir des années 1973 (premier choc pétrolier), la ville s'est transformée en un « patchwork », un « labyrinthe » ou une « jungle ». La ville lieu d'intégration est devenue un lieu de séparation, d'exclusion en prenant la forme de la ville contemporaine, celle dans laquelle nous vivons sans nous en apercevoir. A partir de cette époque, s'opposent les tenants de la rénovation<sup>2</sup> (on rase tout et on recommence) et ceux de la réhabilitation (on améliore l'existant).

La ville contemporaine « apparaît au plus grand nombre comme un amalgame confus de fragments hétérogènes dans lequel on ne peut reconnaître aucune règle d'ordre, aucun principe de rationalité capable de la rendre intelligible »<sup>3</sup>. C'est pour faire face à cette nouvelle donne qu'une politique dite de la ville<sup>4</sup> a été mise en place dans les années 80. Elle tentait de répondre au triple phénomène de relégation, péri-urbanisation et gentrification (cf. encadré). Un mot revient souvent dans le discours des décideurs publics : le maintien de la mixité sociale (cf. encadré). Mais, comme le terme de développement durable, ce « concept » semble vidé de son sens. A la mixité horizontale de l'immeuble haussmannien qui permettait à des populations socialement hétérogènes de partager un même quartier, la politique de zonage systématique étale les disparités sociales dans l'espace. Les quartiers deviennent des réserves de population homogène, partageant les mêmes envies, les mêmes craintes et les mêmes destins figés dans un éternel présent agrémenté par une consommation frénétique. Particules élémentaires, particules alimentaires, l'individu abandonné à lui-même trouve refuge dans des illusions, des addictions. Entre la consommation de psychotropes, des pratiques culturelles (télévision à gogo et jeux vidéos pour oublier la triste réalité), le retour du fait religieux, l'addiction au jeu de hasard, les regards qui s'évitent, les voisins qui se fuient, et un repli communautariste, la ville enferme plus qu'elle ne libère. Les résidences fermées, l'étalement urbain, la peur du déclassement pour les classes moyennes, les pratiques de contournement de la carte scolaire constituent autant de révélateur d'une crise de la ville qui ne sait plus ni intégrer, ni partager l'espace et, encore moins,

<sup>1</sup> Roland Castro, intervention lors de la Conférence CCIP, *Quelle mégalopole à l'horizon 2030 ? Les défis sociaux et économiques du développement*, 17 janvier 2006.

<sup>2</sup> Jean-François Tribillon, « en s'opposant à la construction des villes nouvelles sur le modèle britannique, Le Corbusier contraint en quelque sorte à une pratique frénétique de modernisation par destruction. Peu d'urbanismes ont autant détruit par le moyen des fameuses opérations dites de « rénovation urbaine » qui ont fait tant de dégâts en France de 1950 à 1975 »

<sup>3</sup> Bernardo Secchi, *Première leçon d'urbanisme*, Parenthèses, collection « Eupalinos », 2006, p. 69.

<sup>4</sup> Jean-Bernard Auby et Hugues Périnet-Marquet, *Droit de l'urbanisme et de la construction*, Montchrestien, 7<sup>ème</sup> édition, n° 10, « La politique globale de la ville n'est pas une nouveauté. Les gouvernements successifs ont été tous conscients de l'impact que pouvait avoir la réglementation sur le cadre de vie des citoyens. Cependant à la vision euphorique, et quelque peu angélique, de la ville dans les années soixante ont succédé des difficultés croissantes dues à l'émergence de ce que l'on appelle pudiquement des quartiers difficiles et au malaise des banlieues ».



proposer un projet commun. Aujourd'hui, la ville –et à travers elle, sa fille légitime, la démocratie– est confrontée à trois questions cruciales : le logement, la mobilité et les modes d'intervention publique. La ville doit retrouver sa valeur émancipatrice. Ne dit-on que « *l'air de la ville rend plus libre* » (Hegel) ? Pour cela, il faut mettre la ville en mouvement, créer un projet commun, un lieu de production collective, lutter pied à pied contre les dérives aussi libérales économiquement que liberticides dans la réalité.

### Trois questions cruciales en débat —

Suivant que vous souhaitiez lancer un vrai débat constructif ou le cristalliser sur des questions corporatistes, il est possible d'affronter de face ou de contourner les questions d'avenir qui sont : *quel logement pour demain* (si vous voulez faire empêcher le débat, lance le terme polémique de densification) ? *quelle mobilité* (si vous voulez que tout le monde s'énerve et ne s'écoute plus, parler plutôt de « péage urbain ») ? *quel aménagement public* (là, pour que le débat s'envenime, évoquez les syndicalistes qui bloquent toute évolution) ?

### Quel logement ? —

Commençons par évacuer la question de la densification. Le mot fait peur<sup>1</sup>. Tout simplement car on lui associe immédiatement « création de grands ensembles »<sup>2</sup>. « *A tort, explique Cristina Conrad, président de l'Ordre des architectes d'Ile-de-France. Avec un COS (coefficient d'occupation du sol) de 0,7, les cités des années 60 sont à peine plus denses que les quartiers pavillonnaires ; en revanche, des maisons mitoyennes, bien construites comme en Hollande, par exemple, occupent beaucoup mieux l'espace. Et le maximum avec un COS de 4 à 5 est atteint par la ville haussmannienne qui n'est pas particulièrement perçue comme invivable* »<sup>3</sup>. Autrement dit, la densité d'un quartier comme les Chalets est supérieure à celle du Mirail.

<sup>1</sup> Il semble dire que nous allons construire d'immense tours de 200 mètres partout, en rasant l'existant et en méprisant le patient travail de l'histoire. Il faut être enfermé dans ses certitudes, comme l'était Le Corbusier, pour proposer de raser le centre de Paris afin de construire des tours cruciformes séparées par des autoroutes urbaines (plan « Voisin »)

<sup>2</sup> David Mangin, *La ville franchisée*, Editions de la Villette, 2005, p. 209, « *Les grands ensembles sont concentrés, mais leur densité, rapportée au terrain sur lequel ils se dressent, équivaut le plus souvent à celle de certaines formes d'habitat individuel. Un demi-hectare de terrain, comme le montre Vincent Fouchier, peut accueillir : pour une même densité de 157 habitants/hectare, 36 logements dans une tour de 11 étages, ou dans deux immeubles de deux étages sur rez-de-chaussée ; ou pour une densité à peine inférieure de 133 habitants/hectare, deux rues desservant chacune 12 maisons jumelées avec comble et jardin. Logements, bureaux, hangars, peuvent connaître des rythmes de fréquentation extrêmement divers. La densité reste donc une notion toute relative, qualitative avant d'être quantitative. Les rapports entre compacité et transparence, bâti et végétal, large et étroit, haut et bas participent, par exemple, de l'appréhension portée sur la densité d'une cour, d'une rue ou d'un quartier* »

<sup>3</sup> Luc Le Chatelier, *Sauve qui peut la ville*, Télérama, n° 2967, 22 novembre 2006, p. 33 et s.

## LA MIXITE SOCIALE : UN ALIBI ?

« Depuis le dernier quart de siècle, la relation entre question sociale et question urbaine a changé de sens. La ville était le théâtre d'un conflit proportionnel à la confrontation qu'elle permettait, de fait, entre les riches et les pauvres, au fur et à mesure que ces derniers affluaient vers les centres. À présent, le problème n'est plus le conflit auquel la ville fournirait une enceinte et une scène, mais **la partition de la ville qui entraîne la désagrégation de la société : relégation, péri-urbanisation, gentrification**. Pour le coup, **le problème n'est plus de conjurer le conflit mais de s'employer à rapprocher ces continents urbains à la dérive, de « faire société »** avec des manières d'être devenues autosuffisantes.

Face à cette **logique de séparation**, se trouve donc posée la possibilité de **maintenir la ville, de garder une continuité** entre ces fragments de ville qui se cristallisent. C'est l'idée que la ville soit le lieu d'une communication, d'un devenir possible pour chacun de ceux qui y vivent, qui se trouve en cause. Compte tenu de ces ruptures, **la ville n'est plus qu'une idée, mais une idée plus que jamais nécessaire pour faire qu'existe une société au lieu qu'elle se disloque**. (...) Pour comprendre les « nuits de novembre » [2005], il est donc nécessaire de les situer au point de croisement de ces deux lignes de transformation qui ont marqué les dix dernières années : d'une part, la question sociale a été ramenée au seul souci de défendre la condition salariale, et ce au détriment de la question de l'exclusion qui avait servi un temps à prendre en compte le problème des minorités ethniques des banlieues ; d'autre part, ces minorités ethniques sont de plus en plus souvent assimilées à une entité dangereuse pour la société et, d'abord, pour les petites classes moyennes qui vivent difficilement mais en respectant la loi. Cette double évolution a totalement modifié la prise en compte de la question des banlieues. L'« exclusion urbaine » est apparue de plus en plus comme synonyme de « réalité criminogène » qu'il convenait, pour la droite, de traiter avec vigueur si elle ne pouvait pas perdre encore du terrain face à l'extrême droite et, pour la gauche, de ne plus placer ostensiblement au centre de ses préoccupations sociales.

Un terrain d'entente apparut entre gauche et droite avec la montée d'une approche urbanistique de la question des banlieues. L'activisme de la droite en matière de sécurité, l'échec relatif de la gauche avec sa prévention sociale, conduisirent en effet l'une et l'autre à adhérer à une **lecture « physique » des causes de la délinquance. Démolir les tours et les barres permettait de supprimer les foyers de délinquance qu'elles étaient devenues et de s'engager dans la reconstruction d'immeubles d'habitats dits « à taille humaine »**. (...)

La force de ces émeutes, leur mérite « objectif », par delà toutes les critiques légitimes que l'on peut adresser à leurs auteurs au nom de ceux qui en furent victimes, tient en ceci : elles ont démontré qu'un problème que l'on avait cru sinon résolu, du moins remis au second plan grâce à un traitement voulu plus vigoureux, n'avait fait que s'accroître. Pour le coup on peut dire que la nature du diagnostic autant que l'efficacité de la politique conduite jusqu'à présent font sérieusement problème. (...)

**La ville se défait** selon trois tendances qui portent ses diverses composantes sociales à ignorer. Les minorités et les pauvres subissent un processus de **relégation** dans les cités d'habitat social ; les classes moyennes, petites, intermédiaires et aisées se réfugient dans les communes rurales avoisinantes qui s'urbanisent ainsi et reçoivent l'appellation générique de péri-urbaines (lorsque plus de la moitié de la population de ces communes travaille au dehors de celle-ci, il est difficile de les appeler rurales !). Ce processus de **péri-urbanisation** s'étend régulièrement, selon une logique qui porte les plus pauvres des classes moyennes, puis les retraités, à s'installer toujours plus loin, là où le foncier est le moins cher et/ou la tranquillité plus grande. Les centres sont affectés, eux, par la **gentrification**, cette expression anglaise servant donc à désigner l'investissement des centres anciens par une population cultivée, soucieuse d'un accès privilégié aux avantages de la centralité, que ce soit pour le travail, le plaisir ou l'éducation de leurs enfants. Voilà le problème posé, selon nous, au départ de la politique de la ville. Soit un problème qui caractérise, certes, de la manière la plus aiguë les cités d'habitat social installées dans les villes ou à leur périphérie immédiate, mais qui concerne aussi bien toute la ville puisqu'il y a interdépendance entre les différentes tendances à la séparation qui l'affectent, tendances dont la relégation n'est que l'une de toutes celles qui défont la ville. »

Jacques Donzelot, *Quand la ville se défait*, 2006

Le logement est l'unité de base de l'urbanisme. Le point de départ de la réflexion. Où implanter les logements ? quel confort proposer<sup>1</sup> ? comment construire rapidement et de manière pérenne des logements qui répondent à une demande accrue ? comment mettre un terme à cette politique de fuite en avant qui consiste à laisser le marché décider seul au gré des avantages fiscaux proposés<sup>2</sup>, le plus souvent au détriment des logements sociaux ? Voilà déjà quelques-unes des questions qui expliquent l'importance du logement dans la ville.

Par ailleurs, à Toulouse en particulier, il faut également intégrer le fait que les logements devront évoluer. Pourquoi ? Tout simplement pour faire face à une double contrainte : d'une part, la population de Toulouse devrait s'accroître de 350.000 habitants à l'horizon de 20 ans et l'étalement urbain n'est plus supportable ; et d'autre part, les modes de vie font changer.

## LES 8 HYPOTHESES D'ÉVOLUTION DE L'HABITAT VUES PAR [www.transit-city.com](http://www.transit-city.com)

### **Hypothèse # 1 : VERS UN HABITAT PROPRE ?**

Contrôler sa consommation d'énergie.

Maîtriser les rejets

Construire et décorer propre

### **Hypothèse # 2 : VERS UN HABITAT FILTRE ?**

Filtrer ce qui rentre dans la maison (bruit, eau, air...).

Rechercher plus de sécurité. Maîtriser son temps et pouvoir s'isoler des autres

### **Hypothèse # 3 : VERS UN HABITAT JARDIN ?**

Besoin de nature. Développement du jardinage. Préserver son environnement

### **Hypothèse # 4 : VERS UN HABITAT ÉCRAN ?**

Toujours plus de temps devant la télé

Arrivée des ordinateurs et d'Internet dans les foyers.

Nouvelles formes de travail et de loisirs

### **Hypothèse # 5 : VERS UN HABITAT MONDE ?**

Augmentation des voyages à l'étranger. Besoin d'évasion réelle ou virtuelle. Mélange des genres

### **Hypothèse # 6 : VERS UN HABITAT ENTREPRISE ?**

Le travail à domicile. Toujours plus de temps et d'activités.

Vers de nouveaux services aux particuliers

### **Hypothèse # 7 : VERS UN HABITAT PRÉCAIRE ?**

Chômage, exclusion et pauvreté. Nouvelles distributions.

Précarité et refus d'investir

### **Hypothèse # 8 : VERS UN HABITAT MODULABLE ?**

Plus de travail et de loisirs à la maison

Nouvelles structures familiales. Nouvelles vocations des pièces.

<sup>1</sup> il faut en finir avec la pratique qui consiste « sous prétexte d'un moindre coût, de répandre des millions de boîtes à dormir identiques, sonores et impersonnelles, jusqu'à ce que la population obligée d'y vivre manifeste physiquement sa réponse au mépris qu'elle subit » (L'aménagement du territoire vu de 2100, [Hwww.2100.org/H](http://www.2100.org/H)).

<sup>2</sup> Agnès Charoussat, *Le Robien dans tous ses états*, Traits urbains, n° 11, novembre/décembre 2006, 12-13, « Avec la création du Robien, les ventes ont augmenté et, par voie de conséquence, la production de l'offre nouvelle aussi. Le Robien entraîne une vague de production de plus de 40 000 logements par an (10% de la production nationale annuelle), généralement en collectif, des T2 ou T3. Dans la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB), ces produits Robien composent environ la moitié de la construction neuve tandis que 2/3 des ventes de logement concernent du Robien, avec une surface moyenne de 60m<sup>2</sup>. La demande locative est telle que ce produit a dopé le marché de l'offre nouvelle. S'il conduit à une augmentation du parc locatif privé, ce produit concourt également à son renchérissement, sans pour autant développer le parc des grands logements (T4 et au-delà), qui demeure rare et recherché sur le territoire de la CUB. L'année 2005, en raison notamment du Robien, répond aux 5 000 logements affichés aux objectifs du PLH. Si le Robien est décrié, c'est parce qu'il n'encourage pas une production diversifiée, et notamment de logement social, qui correspond aux besoins : en effet, environ 70% des ménages de la CUB peuvent, au regard de leurs revenus, accéder au logement locatif conventionné. Ainsi, la pénurie et la crise de l'offre en logement pour tous se prolongent, notamment sur certains segments résidentiels, et entraînent avec elles, l'engorgement du parc Hlm. De plus, une inquiétude locale se manifeste quant au devenir de ces logements qui, pour certains, ne trouvent plus preneur, laissant parfois des opérations vides. Introduit dans les territoires, sans nuance et la plupart du temps sans tenir compte des besoins de la population, y compris en termes de taille de logement, de solvabilité, voire de seuil psychologique à l'effort financier pour se loger, le produit Robien, par son utilisation, a organisé une forme de désordre de l'offre résidentielle ».

A cela s'ajoute la nécessité de faire face aux logements d'urgence, tout en tenant compte de la spécificité de ces populations qui vivent en marge de la société. Il est à cet égard remarquable qu'en voulant donner un toit aux sans-toits, on ne prend pas la peine de les écouter pour tenir compte de leur souhait de maintenir une vie communautaire. A travers cet exemple, apparaît une question de terminologie : doit-on parler de logement ou d'habitat. Le premier serait unique voire universel ; le second serait plus protéiforme, adapté à des styles de vie moins « petits bourgeois ». Et si c'était aussi cela la liberté, donner le plus possible de choix aux habitants et non pas les sempiternelles fausses alternatives entre un logement HLM ou la rue, une résidence sécurisée ou une maison en deuxième couronne.

Ainsi, le sociologue Jean-Claude Kaufmann considère-t-il que « *quand on jette un regard sur l'histoire de l'habitat, on s'aperçoit qu'à une certaine époque nombre de fonctions étaient réalisées à la maison (la santé, l'éducation, le travail, la lessive), avant de s'externaliser petit à petit. Depuis un certain nombre de ces fonctions a réintégré la maison (comme le linge à la fin du XIXème siècle) et va même aujourd'hui jusqu'à se réaliser en partie à la maison, comme le travail ou l'éducation. Dans les années à venir, avec le développement de l'électronique, on peut penser que les malades et les personnes âgées resteront chez eux.* ». Est-ce souhaitable ? Face à cette réalité, ne doit pas imaginer de nouvelles maisons, des pensions de famille d'un genre nouveau, proposant des services médicalisées, tout en gardant dans la ville, les vieux. Beaucoup de solutions peuvent être imaginées à condition d'en définir les financements et d'en justifier le bien fondé.

De plus, il faut tenir compte de l'impact de l'habitat sur l'environnement. Ainsi, l'habitat produit 23 % des gaz à effet de serre et consomme 45 % de l'énergie. Toulouse pourrait s'inspirer de meilleures pratiques urbaines, notamment en matière d'économies d'énergie. Prendre l'initiative, faire preuve d'imagination, en sortir avec le train-train des résidences fermées en fausses-briquettes qui tombent au bout de quelques années !

Ainsi, à proximité de l'agglomération londonienne, a été créée une zone expérimentale dite *BedZED* (Zero Energy Development) comprenant un ensemble d'habitations alimenté par des panneaux solaires, disposant de voitures électriques partagées par les habitants pour de petits trajets et entouré de commerces de proximité pour réduire le nombre de déplacements<sup>1</sup>.

Il faut donc assurer tout à la fois la *mixité générationnelle* (il est impensable de maintenir cette ségrégation spatiale entre les quartiers étudiants, les quartiers pour jeunes parents et les quartiers pour vieux plus ou moins isolés), la *mixité fonctionnelle* (un même quartier doit proposer des fonctions différentes sous peine de s'enfermer sur lui-même), tenir compte de l'impact environnemental dans les constructions nouvelles ou dans les réhabilitations de l'ancien.

<sup>1</sup> Cécile Jolly, *L'entreprise responsable, sociale, éthique, « verte » ... et bénéficiaire ?*, éd° du Félin, 2006.

## Mobilité et intégration sociale (1)

### Constat

Il ne suffit pas d'avoir le bon profil pour trouver un emploi. Encore faut-il pouvoir s'y rendre. Or, aujourd'hui, de nombreuses personnes ne disposent pas de moyens de se déplacer faute de pouvoir passer leur permis de conduire ou d'utiliser les transports en commun. Comme le remarque Francis Godard, professeur à l'Université de Marne-la-Vallée, «*Ce sont les personnes qui sont le plus dépourvues de moyens de mobilité qui voient leurs lieux et leurs horaires de travail changer le plus fréquemment*»

### La mobilité n'est pas qu'une question de transport

Cette formule qui paraissait incongrue voire sibylline voici encore quelques années est désormais admise. En effet, se déplacer implique des savoir-faire, une capacité à se repérer dans l'espace, à lire et comprendre l'information relative aux moyens de transport, etc. La prise en compte de cette dimension cognitive de la mobilité aide à mieux comprendre le lien entre mobilité et exclusion sociale. Car celle-ci ne découle pas seulement de la perte d'un emploi ou d'un manque de qualifications professionnelles; elle peut résulter de l'impossibilité d'accéder à cet emploi faute de capacité à se déplacer de manière autonome. Nous assistons à un éclatement du temps de travail avec le développement d'horaires atypiques (temps partiel, travail de nuit, etc.) qui ne correspondent pas aux horaires de service des moyens de transport collectifs. Pour de nombreux travailleurs, la voiture ne peut constituer une solution. En raison de son coût mais aussi de la difficulté à passer l'examen théorique du permis de conduire. En la matière, les obstacles ne sont pas seulement financiers. Ils tiennent aussi aux modalités d'apprentissage du code de la route, particulièrement difficiles pour des populations illettrées ou étrangères, maîtrisant mal le français. Or, on sait combien la détention du permis de conduire conditionne l'accès à un emploi, a fortiori quand le poste correspond à des horaires atypiques.

### Entreprises et action sociale : deux mondes qui s'ignorent?

Des malentendus existent qui tiennent aux différences de logique voire de culture dont relèvent respectivement ces deux «mondes». D'un côté, des entreprises du transport où dominent des ingénieurs et qui sont plus habituées à travailler sur des masses (et «non à faire dans la dentelle»); de l'autre, des associations dont les animateurs sont formés aux sciences sociales et qui sont dans une logique d'action personnalisée. Les logiques d'inter-modalité et de multi-modalité devraient prédisposer les opérateurs conventionnels à articuler leur système aux systèmes alternatifs (au sens où ils sont complémentaires précisément) conçus par le monde de l'action sociale. De même, la logique du développement durable et de la responsabilité sociale devrait rédisposer ces mêmes entreprises à intégrer les compétences du monde de l'action sociale. Pour l'heure, et il convient de le rappeler à la décharge des opérateurs de transport, les services qu'ils offrent répondent à un cahier des charges défini dans le contrat qui les lie aux collectivités locales...

Pour certains cela passe par le développement de maisons de ville d'un type nouveau offrant à 3 ou 6 familles, la possibilité<sup>1</sup> de vivre en duplex ou triplex, avec jardin et toit terrasse. Par famille, il ne faut plus entendre la famille type de l'ère industrielle (papa, maman, 2 enfants, un chien, un chat et un monospace), mais une famille ouverte, une sorte de « grande famille » à l'italienne, « *une sorte de groupe élargi dans lequel cohabitent différentes générations, faisant coexister niveaux d'instruction, profils professionnels, attitudes de consommation, emplois du temps et pratiques culturelles différentes* »<sup>2</sup>. Bref une vraie mixité sociale !

Pour Nicolas Michelin, la vraie ville doit mélanger dans les mêmes bâtiments, les commerces en bas, des bureaux sur 2 ou 3 étages et des logements encore au-dessus.

<sup>1</sup> J'insiste sur le mot « possibilité ». Il n'est pas question d'imposer une vie en communauté. Il est simplement question de compléter l'offre en tenant compte de cette possibilité qui correspond à une demande et à un besoin propre à notre temps. L'un des faits les plus importants de la fin du XX<sup>ème</sup> siècle est la bien la forme éclatée ou plutôt multiple de la famille. La société et la ville n'en tiennent pas encore suffisamment compte.

<sup>2</sup> Bernardo Secchi, *Première leçon d'urbanisme*, Parenthèses, collection « Eupalinos », 2006, p. 77.

## Mobilité et intégration sociale (2)

### Des freins juridiques et administratifs

La multiplicité des collectivités territoriales impliquées dans les politiques de transport et d'aide sociale (constitue un frein). Rappelons que c'est au conseil général que revient la responsabilité d'organiser le transport interurbain, au Conseil régional celle du transport express régional, à la communauté urbaine celle du transport inter communal. Même éclatement des responsabilités en matière d'action sociale et des financements : au Conseil général, les RMIstes, au Conseil régional la formation. En somme, à chaque collectivité territoriale correspond ses propres personnes en difficulté. Devant cette situation, des solutions existent comme la conclusion de convention de partenariat entre les différentes autorités régulatrices et les transporteurs. Autre explication également évoquée lors des débats : l'inadaptation de textes de loi. Entre autres exemples, on peut citer les dispositions de la loi qui stipulent que les chauffeurs de taxi ne sont pas habilités à faire du transport à la demande.

### Vers un service public de la mobilité durable... et un droit à la mobilité?

Par là, il faut entendre un service public exploitant les ressources de l'intermodalité et de la multimodalité dans une logique du développement durable, c'est-à-dire qui contribue au développement économique tout en satisfaisant aux exigences de solidarité (en luttant contre les inégalités) et de protection de l'environnement (en favorisant les moyens de transport les moins polluants).

Avec ce service public de la mobilité durable, c'est à la reconnaissance d'un « droit à la mobilité » à laquelle on doit oeuvrer. Rappelons qu'un droit au transport a déjà été reconnu (cf. la Loi d'orientation des transports intérieurs de 1982). Un droit à la mobilité va bien au-delà, ainsi que l'a rappelé François Ascher. Il recouvre un « droit créance » (c'est-à-dire les moyens que le citoyen est en droit de demander à la société pour se déplacer) et un « droit liberté » (c'est-à-dire la liberté de se déplacer, un droit inhérent aux sociétés démocratiques modernes). La reconnaissance d'un tel droit à la mobilité importe d'autant plus que les capacités de mobilité sont un « véritable multiplicateur des avantages sociaux des personnes » (Eric Le Breton). En schématisant, celui qui en plus de revenus financiers élevés a accès à internet, dispose d'une voiture et des moyens de prendre l'avion, a la possibilité de conforter sa position sociale. Inversement, celui qui est dans une situation de précarité vit la mobilité comme une contrainte qui va aggraver sa situation sociale.

En bref, la mobilité et l'obligation de mobilité accentuent les inégalités sociales.

Institut de la ville en mouvement, *Le Forum pour l'insertion*, 6 et 7 octobre 2005, SAINT-NAZAIRE.  
<http://www.ville-en-mouvement.com> L'Institut pour la ville en mouvement est une association de loi 1901 créée, dans le cadre du mécénat d'entreprise, par le groupe PSA Peugeot Citroën, désireux d'établir des liens avec des partenaires issus de secteurs autres que celui de l'industrie automobile pour relever ensemble les défis scientifiques, technologiques et sociaux liés à la mobilité dans la ville de demain.

Avec une forte inclinaison environnementale : des énergies renouvelables, pas de climatisation mais des ventilations douces, de l'isolation sérieuse, des cheminements piétonniers<sup>1</sup>. Roland Castro résume ce retour à la ville en ajoutant « *il faut cultiver de la ville, de la vraie, complexe, mélangée de la ville en commun. Pour rendre l'espace lisible, l'œil a besoin de diversité formelle ; et pour tricoter de la vraie ville, il faut de la complexité fonctionnelle avec des rues qui vont quelque part, des commerces, de l'activité, de l'espace public.* »

Cela suppose également de repenser les mobilités dans la ville et de proposer de nouveaux services publics, notamment ceux liés à la personne.

<sup>1</sup> Luc Le Chatelier, *Sauve qui peut la ville*, Télérama, n° 2967, 22 novembre 2006, p. 33 et s.

## Quelle mobilité ?

Même Jean-Luc Moudenc reconnaît le phénomène et le danger de l'étalement urbain<sup>1</sup>. Dans une agglomération comme Toulouse, il existe une ségrégation spatiale qui s'ajoute à une discrimination temporelle. Quant à Cristina Conrad, présidente du Conseil de l'ordre des architectes d'Ile de France, elle souligne la différence entre le rêve publicitaire et la réalité plus prosaïque : « *sur les jolies plaquettes des promoteurs, quand on vous encourage à acheter dans un lotissement, personne n'évoque les embouteillages quotidiens, la deuxième voiture obligatoire pour aller chercher même le pain. Eludés aussi, l'isolement culturel, l'absence d'espace public et la monotonie des quartiers qui n'en sont pas. Et rien non plus sur la note de chauffage et le prix de l'essence qui ne cesseront de grimper* ».

Les travaux de l'Institut de la ville en mouvement<sup>2</sup> permettent de caractériser ce lien entre accessibilité, mobilité et inégalités. Ainsi, dès 2000, il était constaté que les ménages consacraient en moyenne 32.000 FRF (soit près de 5.000 euro) au frais liés à la mobilité, soit 15% de leur budget<sup>3</sup>. Compte tenu des perspectives pesant sur l'évolution du prix de l'énergie, cette part devrait s'accroître. A titre d'illustration, le président de la région Midi-Pyrénées, Martin Malvy, cite souvent le cas de ce chauffeur de la région qui habite à côté d'Auch. Jusqu'à présent, il prenait son automobile. Depuis que la région a financé des trains cadencés entre Toulouse et Auch, le chauffeur vient au travail en transport en commun. « J'ai gagné 120 euro par mois », dit-il. Soit l'équivalent d'une augmentation de 10 % de son salaire net.

De la même façon, la question de la mobilité fait référence à celle de l'accès au travail (cf. encadré « Mobilité et intégration sociale »). Les habitants d'Empalot en savent quelque chose. Ils se plaignent que l'ANPE soit placée à une adresse hors la cité, difficilement accessible par les transports en commun<sup>4</sup>. La politique de proximité ne semble pas avoir été prise en compte lors de l'étude de l'implantation de l'agence. Un comble lorsque l'on sait que les habitants souffrent de difficulté à se mouvoir de manière autonome, pour la simple raison que posséder, entretenir et utiliser une

<sup>1</sup> Jean-Luc Moudenc, *Ouverture*, in « La ville étalée en perspectives », Champ social éditions, 2003, p. 10 et s. « Les conséquences négatives de ce phénomène nous les connaissons : c'est une consommation excessive et trop rapide du territoire naturel. On gaspille l'espace. C'est aussi un déséquilibre croissant entre la localisation de l'emploi et la localisation de l'habitant. C'est aussi une augmentation très forte de l'usage de la voiture individuelle comme mode de déplacement et donc son corollaire, l'augmentation de la pollution urbaine (sic !) Le déclin des transports en commun participe également de ce phénomène et sur le plan de l'urbanisme, cela se traduit par une raréfaction du foncier. Or la raréfaction du foncier entraîne une augmentation de son coût et donc une accentuation des phénomènes de ségrégation sociale ».

<sup>2</sup> voir leur site : [Hhttp://www.ville-en-mouvement.com/H](http://www.ville-en-mouvement.com/H)

<sup>3</sup> Jean-Pierre Orfeuïl, *Accessibilité, mobilité, inégalités : regards sur la question en France aujourd'hui*, 2000.

<sup>4</sup> Karavan, *Démarches trop lointaines*, Coursives d'Empalot, n° 52, p. 6 : « comment expliquer que les antennes ASSEDEC et ANPE soient enfouies au fin fond des zones d'activités (Z.A. Montaudran et Z.A. du Canal) transformant le moindre rendez-vous en parcours du combattant. « Si on veut s'y rendre à vélo, on perd une demi journée et les liaisons par bus ne sont pas pratiques. (...) Certains habitants se demandent toujours pourquoi c'est un « espace cadre » qui a ouvert ses portes à proximité d'Empalot sur l'avenue de l'URSS ».

automobile coûte cher. Quant à l'accessibilité du Canceropôle, elle n'a fait l'objet d'aucune étude préalable à la décision d'implantation. D'où plus d'une aberration. Ainsi, par exemple, le centre régional de lutte contre le Cancer Claudius Régaud était implanté en plein centre de la ville, à proximité du métro, de plusieurs bus, d'un parking permettant tout à la fois une grande accessibilité pour les malades et leurs proches ainsi qu'un sentiment de sécurité et d'appartenance à la vie par cette simple situation en cœur de ville. En transférant, sans raison valable si ce n'est rendre service à son ami Pierre Fabre, Philippe Douste-Blazy montre le piètre médecin qu'il est : mépris des malades, aucune prise en compte de leur situation. En l'état actuel de nos informations, l'accès au Canceropôle se fera principalement par automobile. Le parking est situé dans la zone sud de Braqueville (à proximité des ballastières ?) et les malades devront parcourir à pied plus d'un kilomètre afin d'atteindre l'hôpital.

De plus, comme le constate Eric Le Breton, maître de conférence, « *Nous vivons dans une société dispersée. Les lieux où nous avons à faire sont de plus en plus éloignés les uns des autres. Aller chez le médecin, voir des amis, chercher un travail impose de parcourir des distances toujours plus importantes. Les temps de la vie quotidienne sont aussi fragmentés, surtout dans le domaine du travail. Les deux tiers des embauches s'effectuent aujourd'hui dans le cadre de contrats atypiques et de l'enchaînement des petits boulots, des journées discontinues, du travail de nuit et de week-end. Cette double fragmentation des espaces et des temps amène chacun à être extrêmement mobile. Or une part croissante de la population n'a pas la capacité de cette mobilité* ».

Je garde en mémoire le témoignage d'une habitante du Mirail entendue lors de la visite du quartier organisée par l'AERA le 5 novembre 2005. Cette mère de famille élève seule 4 enfants de 5 à 14 ans. Elle vit au Mirail et travaille comme femme de ménage à Labège. Elle gaspille plus de 4 heures (oui quatre heures) de son temps par jour dans les transports en commun pour aller de son lieu de vie à son lieu de travail. S'il existait un système de transport adapté à son sort et à celui des autres travailleurs qui commencent avant heures du matin, cela pourrait lui faire gagner deux heures par jour. Pour elle et ses enfants, ce temps gagné serait précieux. Il permettrait à cette femme courageuse de s'occuper de ses enfants, de veiller sur leurs devoirs, bref de jouer un rôle éducatif que la société lui conteste pour ensuite lui reprocher de ne pas être assez présente !

Là encore, des solutions existent. Elles ont nom, entre autres, *intermodalité* et *multimodalité*<sup>1</sup>. Elles permettent tout à la fois de lutter contre la vie chère et de protéger

<sup>1</sup> *Intermodalité*, « Désigne aussi bien un comportement consistant à utiliser plusieurs modes de déplacement au cours d'un même trajet que le principe d'organisation visant une meilleure complémentarité entre ces modes de déplacement, qu'ils soient individuels ou collectifs, motorisés ou non » ; *multimodalité*, « Désigne un usage alterné de différents modes de déplacement en fonction de la destination ou du motif du déplacement », définitions proposées par l'Institut de la ville en mouvement, [Hwww.ville-en-mouvement.com](http://www.ville-en-mouvement.com)H



l'environnement. Elles nécessitent une coordination entre tous les acteurs publics (collectivités locales, SNCF, etc) ou privés (employeurs, entreprises de transports, artisans taxi). Elles doivent permettre la mise en place d'un nouveau service public, le service public de la mobilité (cf. encadré). Dans cette matière, comme ailleurs, il faudra savoir faire preuve de pragmatisme, croiser les compétences, les savoirs, les financements ; rechercher autour de soi les expériences qui ont réussi. A cet égard, on peut citer, sans être exhaustif : le métro de surface de Curitiba, le co-voiturage, les quartiers sans voiture, les commerces de proximité, les autobus scolaires pédestres ou cyclistes, la création de crèches-garderies dans les gares ou auprès des parkings d'accès au métro, des systèmes de transport à la demande, etc.

Dans ces conditions, on comprend mieux pourquoi la mobilité constitue un enjeu majeur du développement urbain. Elle ne peut s'étendre et se développer qu'à condition que des aménagements publics aussi conséquents que concertés aient été mis en place.

### *Quel aménagement public ?*

Comme le remarque Christine Monjon, sociologue, chargée de mission du pôle Habitat et politique de la ville du Grand Toulouse, « *dans la mixité urbaine, c'est moins la forme de l'habitat qui est important que la question de l'espace public associé à l'habitat (c'est à*

### **Principes d'une ville « habitable »**

Les principes suivants constituent la base d'une ville habitable :

1. dans la ville habitable tous les résidents peuvent se voir et se parler, elle est à l'opposé d'une ville morte dans laquelle les personnes sont isolées et ségréguées...
2. le dialogue est important...
3. le domaine public offre plusieurs activités, célébrations, festivals qui permettent les rencontres, des événements qui offrent aux résidents l'occasion d'être ensemble, non dans leurs divers rôles et fonctions mais en tant qu'êtres humains...
4. une bonne ville n'est pas dominée par la peur et ne considère pas les êtres humains comme diaboliques et inférieurs...
5. une bonne ville offre un domaine public qui est une place d'apprentissage social et de socialisation, qui sont des activités indispensables aux enfants et aux jeunes. Tous les résidents de la communauté sont des modèles et des enseignants...
6. la ville doit avoir plusieurs fonctions (économiques, sociales et culturelles). Toutefois les villes modernes préfèrent se spécialiser dans une ou deux fonctions et sacrifier les autres...
7. tous les habitants se confirment et s'apprécient...
8. les considérations esthétiques, la beauté et le sens de l'environnement physique doivent avoir la priorité. Les environnements physique et social sont deux aspects de la même réalité. C'est une erreur de penser que les résidents puissent avoir une vie sociale et civique plaisante dans une ville brutale, laide et inconfortable...
9. la sagesse et les connaissances de tous les résidents sont appréciées et utilisées. Les résidents n'ont pas peur des experts, architectes ou planificateurs, mais montrent de la prudence et se méfient de ceux qui prennent des décisions sur leur vie.

H. L. Lennard. 1997. « Principles for the Livable City », cité par International Centre for Sustainable Cities (ICSC), 2004

*dire la présence d'équipements scolaires, de transports, l'offre culturelle, ...)* »<sup>1</sup>. Car c'est l'un des paradoxes de l'étalement urbain de rendre parents et enfants dépendants l'un de l'autre. Combien de mères de famille n'ont-elles pas l'impression d'être transformée en « taxi du mercredi » transportant l'un au foot, l'autre à la danse, un troisième à un anniversaire et le grand à une colle. De la même façon, les jeunes s'ennuient dans les cités excentrées. Et les aînés ne sortent plus guère car ils craignent d'être agressés ou sont fatigués d'une énième partie de loto au club du troisième âge qui a tendance à les infantiliser quand ce n'est pas à les faire régresser.

---

<sup>1</sup> Christine Monjon, *Quelle mixité sociale en périphérie toulousaine ?*, in « La ville étalée en perspectives », Champ social éditions, 2003, p. 98 et s.

## La Nouvelle Charte d'Athènes (2003)

### La Vision du Conseil Européen des Urbanistes

Il s'agit de la Vision d'un réseau de Villes qui :

- Conserveront la richesse culturelle et la diversité, qui résultent de leur longue histoire;
- Deviendront liés entre elles par une multitude de réseaux, pleins de contenu et fonctions utiles;
- Resteront créatives et compétitives, mais rechercheront, en même temps, la complémentarité et la coopération;
- Contribueront de manière décisive au bien-être de leurs habitants et plus généralement, à plus d'aise pour tous ceux qui les utilisent.

L'aménagement du territoire et l'urbanisme sont indispensables au Développement Durable, aujourd'hui compris comme l'organisation prudente de l'espace commun qui est une des ressources les plus rares dans les parties les plus convoitées des territoires où se concentre la civilisation. Ils impliquent le travail d'équipes multidisciplinaires, engageant toutes sortes de savoirs et de savoir-faire, à plusieurs échelles et dans des processus de longue durée.

#### A- La Vision future : la ville cohérente

Quel est donc le problème de base dans les villes d'aujourd'hui ? C'est la manque de cohérence : non seulement en termes physiques, mais aussi le manque de cohérence dans la continuité des évolutions dans le temps, dans les structures sociales et dans l'attention portée aux différences culturelles. Cela ne signifie pas seulement continuité de caractère des espaces bâtis, mais aussi continuité d'identité, valeur très importante à protéger et à promouvoir dans un monde tellement dynamique. Cela passe par la mise en place d'une cohérence sociale, économique et environnementale.

#### B- Dix thèmes dominants pour la Ville de demain

- |                           |   |
|---------------------------|---|
| 1. La Ville pour tous     | 6. La Ville innovante                     |
| 2. La Ville participative | 7. Les déplacements : la Ville accessible |
| 3. La Ville rassurante    | 8. L'environnement : la Ville moderne     |
| 4. La Ville saine         | 9. La Ville de la culture                 |
| 5. La Ville efficace      | 10. La Ville cohérente                    |

La ville est simultanément source et foyer de civilisation. L'urbanisme a un rôle spécifique pour assurer une meilleure qualité de l'Art urbain et de la composition urbaine, dans le respect du caractère de la ville, sans étouffer la créativité de l'architecture, l'organisation et la gestion des espaces non bâtis, libres. L'héritage culturel est un élément extrêmement important dans le processus de planification. L'aménagement du territoire et l'urbanisme doivent chercher à sauvegarder et/ou développer davantage les éléments traditionnels, les mémoires partagées et l'identité de l'environnement urbain, incluant les traditions locales, le caractère du bâti et les méthodes de construction, les quartiers historiques, les espaces ouverts, et les zones vertes, ceux-ci contribuant à la mise en valeur du cadre de vie et du bien être en ville. On planifie aussi bien, sinon mieux, la transformation d'une ville entière ou d'un seul site en valorisant le caractère propre et l'identité de cette ville ou de ce site. La planification de l'espace doit initier un processus d'intégration de toute la ville à son environnement.

*Le document comprenant 28 pages, il est conseillé de le lire pour comprendre le sens de chaque expression.*  
[www.urbanistes.com/file/download/charteCEU2003.doc](http://www.urbanistes.com/file/download/charteCEU2003.doc)

Pour lutter contre l'ennui ou les corvées, des équipements adaptés, évolutifs, à l'écoute des attentes doivent être mis en place. Il faut également faire en sorte que ces lieux deviennent des lieux de partages et d'échanges, dans le respect de chacun. A cet égard, les squares, espaces, aires de jeux doivent être équitablement répartis sur l'ensemble du territoire mais les équipements ne servent à rien s'il n'existe aucun accompagnement. Pour parler simplement, le gardien de square est plus qu'un policier des espaces, il doit devenir un animateur de son espace. Le cas échéant avec d'autres

## POUR UNE VILLE VIVANTE ! (1)

Dans son ouvrage, « *la Ville Franchisée* » (Editions de la Villette, 2005), l'architecte David Mangin présente ce qui pourrait être un « urbanisme du possible ». Voici quelques extraits pour réfléchir ensemble et faire de Toulouse une « ville vivante » et non pas une ville abandonnée au seul diktat de l'intérêt immédiat, de la défiscalisation tentatrice, bref une ville privatisée.

Les villes font partie de la mémoire collective européenne, comme le montre le retour récurrent aux centres historiques. Énoncer de vagues principes de temporalité et de mobilité comme déterminants principaux de l'urbanisme spatial, c'est prendre le risque de la politique de la chaise vide. C'est même dénier toute existence aux pouvoirs publics qui, quotidiennement, votent les documents d'urbanisme et signent les permis de construire. Les nouvelles recompositions administratives des territoires (communautés de communes, d'agglomérations, décentralisation, déconcentration de certains services ...) doivent s'inscrire dans une certaine intelligence du territoire et des réseaux, sous peine de créer de nouvelles féodalités, des logiques sectorielles supplémentaires. Tout en assumant le risque que les solutions d'aujourd'hui portent sans doute en germe les problèmes de demain et que, peut être, au grand dam des acharnés de la *tabula rasa* [table rase] théorique, certaines des solutions d'aujourd'hui ont déjà eu cours avant-hier. Cela dit, trois grands chantiers peuvent être suggérés ici : privilégier l'urbanisme de tracés plutôt que l'urbanisme de secteurs (1) ; la ville passante plutôt qu'une juxtaposition d'environnements sécurisés (2) ; la ville métisse plutôt que la ville homogène (3).

- (1) **A l'urbanisme de secteurs, il faut opposer vigoureusement l'urbanisme de tracés**, qui prend en compte la géographie dès la conception des infrastructures. Cet urbanisme de tracés, analysé dans un ouvrage antérieur, utilise la géographie (géologie, hydrologie, topographie, paysage ...) et articule tracés, voiries, découpages au sol, construction de l'espace public et règles d'édification.
- (2) **Le second objectif de cet "urbanisme du possible" consiste à diminuer la dépendance automobile là où s'effectue l'essentiel de l'étalement résidentiel**, et donc de renforcer les densités près des gares et arrêts de transports en commun. Pour éviter qu'enfants, adolescents, personnes âgées et, d'une manière générale, toute personne qui ne possède pas l'usage d'une automobile soit dépendante, il faut planifier les lieux d'habitat, de travail et d'équipements de services situés à des distances (de 100 à 1000 mètres) permettant d'accéder à pied ou en deux-roues à l'arrêt de bus, de car ou de train, à la boulangerie ou à l'école. Ceci suppose également un habitat individuel plus dense (...). Cet urbanisme de proximité physique peut rapidement se heurter à certaines "politiques de proximité" des élus qui réveillent les intérêts particuliers. Le refus de la plus grande proximité peut s'expliquer parce que l'on confond trop fréquemment concentration et densité. En définitive, il faut admettre que la densité et les règlements d'emprises qui l'accompagnent doivent être envisagés principalement sous la forme d'un *potentiel de densification*, c'est-à-dire enrichis d'une dimension temporelle. >>> page suivante >>>

professionnels en fonction de la temporalité propre à chaque public, à chaque saison. En un mot, la vie doit regagner la rue afin de tonifier la ville.

## Quelle ville pour demain ? —

Le Corbusier pensait que « *L'urbanisme est une science à trois dimensions et non pas à deux dimensions* ». En cela, il appartenait encore au XIX<sup>ème</sup> siècle influencé par la mécanique newtonienne. Aujourd'hui, il nous faut tenir compte des avancées de la science que ce soit la mécanique quantique et son principe d'incertitude ou de la biologie génétique et ses erreurs, cause première de l'évolution. C'est pour cela qu'en plus des trois dimensions spatiales, l'urbanisme doit intégrer une quatrième dimension, celle du temps. A un urbanisme « machiniste », il faut opposer un urbanisme « humaniste ».

Ce ne sont ni les machines ni les formes urbaines qui doivent dicter son comportement à l'homme. Il faut retrouver la tradition de la construction de la ville en

## POUR UNE VILLE VIVANTE ! (2)

La pensée urbaine, majoritaire en France, a des difficultés à **remettre en cause son visage néo-libéral des années quatre-vingt**. Il avait permis de se dédouaner de la période antérieure de notre histoire urbaine, mais une mode chasse l'autre. Pourquoi la culpabilité des grands ensembles nous condamnerait-elle à la périurbanisation dispersée ? La grille de lecture proposée, l'urbanisme de secteurs, a démontré combien le système circulatoire et celui de zoning produisent des micropériphéries à tous les échelons des établissements humains (villages, bourgs, petites villes). Ils manquent de faubourgs, avec ce qu'ils ont toujours représenté de vitalité, de renouvellement, d'initiative individuelle. En effet, les tissus de faubourgs présentent une continuité territoriale d'espaces publics bordés de paysages hybrides, composites, où s'entremêlent parcelles agricoles et fragments urbains, dont la mosaïque visuelle et fonctionnelle est progressivement apprivoisée par nos regards.

- (3) **Mixité sociale ou ville métisse ?** Or la mixité sociale et fonctionnelle constitue d'abord une affaire de regard accepté. Un métissage visuel que rejettent les aménageurs qui régulent quartiers de villes, ensembles protégés, périmètres d'unité visuelle. L'haussmanisation contemporaine ne s'effectue plus par le biais de percées, mais via la pensée homogénéisante qui imprègne les esprits, nivelle les hauteurs et exclut l'hétérogène, la densification, le bricolage éphémère. Certes, le projet urbain "à la française" représente une forme honorable de résistance à une mondialisation déterritorialisée. Mais, à bien des égards, il est trop convenu et dépend dans les textes et dans le droit, de mécanismes niveleurs, de programmations normatives, de vulgates sur l'architecture urbaine. En un mot, de processus mortifères de fabrication de la ville.

### Pour une dynamique urbaine

A défaut de fabriquer une ville passante où pourraient s'inscrire des bâtiments et des programmations hétérogènes, les architectes, vraisemblablement sous l'influence de l'ère de la manipulation génétique, s'intéressent à l'hybride. Mais cette recherche ne doit pas occulter des combats essentiels pour une plus grande dynamique urbaine. Une dynamique qui réclame d'assumer certaines formes de densification des périphéries comme des centres-villes, d'encourager des mixités d'usages, d'envisager des solutions de parkings plus économes d'espace. Une dynamique qui exige de dépasser le "traumatisme de la hauteur" associant de manière simpliste constructions verticales et urbanisme de dalle. Mais une dynamique qui requiert, avant tout, d'accepter l'hétérogénéité visuelle. Non pas comme une forme de nouveau pittoresque, mais comme la condition *sine que non* d'une vitalité économique, sociale et artistique, à différentes échelles et pour différents acteurs. Pourquoi alors, dans le cadre d'un projet géographique, ne pas faire évoluer les règles du jeu et introduire des marges d'imprévu et d'aléatoire, à la manière de l'Oulipo, ce mouvement littéraire qui à partir d'une contrainte arbitraire, s'ingénie à produire de la fantaisie et rencontre parfois la poésie ? Au libéralisme malthusien soumis au marché, il faut opposer la ville du socialisme libertaire, soumise à des règles minimum de continuité de l'espace public sans que celle-ci signifie nécessairement continuité du bâti. Les paysages et architectures seront probablement jugés assez peu corrects sur le plan esthétique. En revanche, ils seront plus authentiquement vivants et hétérogènes.

David Mangin, *La ville franchisée*, Editions de la Villette, 2005

fonction des usages et du dialogue. C'est le meilleur moyen d'inclure tous les habitants à une participation active dans la ville où ils vont vivre et qu'ils vont laisser à leurs enfants. En effet, comme le souligne le sociologue Jacques Donzelot, « *il faut restaurer les capacités d'intégration de la ville: celles-ci consistent non pas à manipuler et à disperser les hommes comme des choses au nom de la mixité sociale, mais à élever la "capacité de pouvoir" des gens sur leur vie, à faciliter leur mobilité dans la ville, à faire de celle-ci une véritable entité politique* ».

Plusieurs pistes s'ouvrent à nous.

Certains parlent de « *ville symbiotique* » (Pascal Gontier) et proposent pour illustrer leur propos quelques idées : piscine sans chlore où l'eau est épurée par les plantes, des serres botaniques associées au site ; les eaux grises (vaisselle, douche) sont pompées puis filtrées par des jardins sur les toits avant d'alimenter les toilettes. Ils prétendent anticiper l'économie de demain et dépasser celle d'hier : « *La ville aujourd'hui fonctionne sur une économie née de la révolution industrielle du XIX<sup>ème</sup> siècle. Elle consomme comme si l'énergie était inépuisable et recrache autant d'ordures. Ce modèle n'est plus viable. A l'image de la symbiose qui permet à des animaux ou à des végétaux de vivre les uns grâce aux autres, nos structures urbaines devront demain fonctionner comme des écosystèmes globaux capables de produire leurs énergies en digérant leurs propres déchets* ».

D'autres proposent de s'inspirer de Curitiba au Brésil qui a vu sa population tripler en trente-cinq ans pour atteindre 1,757 millions d'habitants au recensement de 2005 (et 2,7 millions pour l'agglomération). Dans cette ville en avance sur nous<sup>1</sup>, les habitants bénéficient d'une qualité de vie dont ils sont fiers. « *La ville qui respire le vert* », comme l'affirme la propagande locale, possède le plus important taux de verdure : 52 mètres carrés par habitant, le triple de la surface prônée par l'Organisation des Nations unies (ONU). Il existe vingt-six parcs couvrant 8 000 hectares et des avantages fiscaux pour inciter les habitants à maintenir la végétation, tout cela contribuant à la bonne qualité de l'air analysé par des bornes. En mars 2005, la ville a pu ainsi accueillir la conférence mondiale de l'ONU sur la biodiversité. Elle a été plusieurs fois primée pour ses initiatives (métré en surface !).

D'autres insistent plutôt sur le rôle économique majeur des métropoles qui « *constituent de véritables « machines de croissance », en associant deux types d'effets positifs : ceux liés à la taille des marchés qu'elles constituent ainsi que des effets hors marché, des externalités positives plus difficilement saisissables sur le plan de l'analyse économique. Dans le système moderne de compétition économique, où l'acquisition d'avantages se fait au moins autant par la différenciation ou la recherche de qualité que par la compression des coûts, la création de valeur s'effectue surtout à l'interface. Fernand Braudel comparait les grandes villes aux transformateurs électriques. J'utiliserai pour ma part la métaphore du commutateur ou du hub : les grandes villes sont des lieux qui facilitent les connections entre les diverses composantes économiques et sociales* »<sup>2</sup>.

D'autres proposent la création de villes « habitables » (cf. encadré). Ainsi, tirant les enseignements des erreurs du XX<sup>ème</sup>, qui trop souvent n'a pas su tenir compte de l'expérience des villes anciennes qui savaient allier confort, sécurité et art de vivre, l'Association Européenne des Urbanistes (AEU) propose une « *nouvelle charte d'Athènes* »

<sup>1</sup> est l'exemple même de l'excellence dans la planification urbaine, par l'anticipation sur plusieurs décennies, l'adaptation et l'amélioration progressive du modèle choisi, la ténacité avec lequel il a été conduit pendant sur une longue période, et surtout par les résultats

<sup>2</sup> Pierre Veltz, sociologue, ancien directeur de l'Ecole nationale des ponts et chaussées,

qui fixe des objectifs ambitieux (cf. encadré). Enfin, parmi les pistes intéressantes, l'analyse de David Mangin est à lire avec attention (cf. encadré).

Si ces projets peuvent être plaisants voire stimulants, ils se heurtent à des obstacles humains, trop humains<sup>1</sup>. Le premier réside dans la complexité des structures administratives et dans la complexité des prises de décisions qui ralentissent, épuisent, ou perdent les projets les mieux intentionnés.

Il est temps à présent de survoler la complexité du droit de l'urbanisme.

## Vocabulaire et techniques d'urbanisme : la complexité au grand jour—

Loin de moi, la prétention de vouloir résumer la complexité du droit de l'urbanisme et son frère jumeau, le droit de la construction en quelques lignes. La plupart des ouvrages juridiques relatifs à ces matières pèsent facilement le kilo, tant cette matière est verbeuse et se perd dans le détail des réglementations. On retiendra deux grandes idées :

La première réside dans le fait que « *l'urbanisme (...) procède de la conviction de ce que le libre jeu des initiatives immobilières privées est source d'incohérences, de gaspillage et de désordres dans l'utilisation des sols urbains* »<sup>2</sup>. Cette conclusion, fruit de l'histoire et de

### PETIT LEXIQUE DE L'URBANISME

**Plan local d'urbanisme (PLU) :** C'est un document qui présente à l'échelle d'une commune ou d'un groupement de commune les grandes orientations d'aménagement et fixe les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire de la commune.

**Plan de déplacements urbains (PDU) :** prévu depuis la loi sur l'air (1996), ce document vise à coordonner la politique de déplacement urbain à l'intérieur d'une agglomération en tenant compte des différents modes de transport dans l'idée de diminuer les pollutions et d'améliorer la qualité des services.

**Plan d'aménagement et de développement durable (PADD)** Ce document est un des documents constitutifs du dossier du Plan local d'Urbanisme (PLU) et du dossier du Schéma de Cohérence Territoriale (ScoT). Dans le cas du PADD, Il définit les grandes orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues par la commune, notamment en vue de favoriser le renouvellement urbain et de préserver l'environnement et de favoriser la qualité urbaine et architecturale.

**Schéma de Coopération Territoriale (ScoT) -** C'est un document qui présente à l'échelle intercommunale les **grandes orientations** d'urbanisme et d'aménagement d'un territoire dans la perspective du développement durable et dans le cadre d'un projet stratégique d'aménagement et de développement. Il sert de cadre de référence pour les différentes politiques menées sur un territoire sur les thèmes de l'habitat, des déplacements, des équipements commerciaux, de l'environnement et de l'organisation de l'espace d'une manière générale. Il assure la **cohérence** de ces politiques ainsi que celle des documents d'urbanisme élaborés à l'échelle des communes comme les PLU, les PSMV ou de groupements de communes comme les PLH, les PDU, les schémas de développement commercial . Tous ces documents spécifiques doivent être compatibles avec le ScoT.

<sup>1</sup> On peut également citer Roger Rochefort pour qui « *Les promoteurs et les architectes n'ont pas intérêt à promouvoir les nouveautés car actuellement ils tirent les prix au maximum, et ils ne veulent pas prendre de risque.* »

<sup>2</sup> Jean-Bernard Auby et Hugues Périnet-Marquet, *Droit de l'urbanisme et de la construction*, Montchrestien, 7<sup>ème</sup> édition, n° 10.

## La difficile coordination des documents...

### Le SCoT et le Programme Local de l'Habitat (PLH) : compatibilité entre les documents mais aussi coopération d'acteurs

Le cadrage juridique du contenu des documents composant le SCoT est fixé de la manière suivante: « Les SCoT exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière (...) d'équilibre social de l'habitat... ». « Ils présentent le PADD retenu qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat ... » (art. L.122-1 du CU) « Le document d'orientations générales (DOG) précise (...) les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux » (art. R.122-3 du Code de l'Urbanisme). L'articulation entre le ou les PLH (qui ne peuvent être approuvés que par des EPCI et non par des syndicats mixtes) et le SCoT est indispensable puisque le PLH a un lien de compatibilité avec le SCoT.

Le PLH est le document stratégique et opérationnel de la politique de l'habitat d'un EPCI. Elaboré pour six ans, il comprend un document d'orientation fondé sur un diagnostic et il fait l'objet d'un programme d'actions détaillé par secteur géographique. L'existence d'un PLH conditionne la délégation de compétence à l'EPCI pour l'attribution des aides à la pierre. Lorsque le périmètre de l'EPCI ne correspond pas avec celui de bassin d'habitat, une étude de cadrage sur l'habitat, réalisée par un syndicat mixte, est possible.

La loi "Engagement National pour le Logement (ENL) prévoit plusieurs nouvelles mesures, parmi lesquelles :

- rendre obligatoire l'adoption d'un PLH pour toutes les communautés d'agglomération et les communautés urbaines, ainsi que les communautés de communes compétentes en matière d'habitat de plus de 50.000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15.000 habitants,
- ajouter les EPCI ayant la compétence PLH aux personnes publiques associées à l'élaboration des SCoT,
- permettre l'élaboration d'un plan départemental de l'habitat, copiloté par le préfet et le président du Conseil général, qui a vocation à assurer la cohérence des orientations en matière d'habitat sur un département.

l'expérience, ne saurait être démentie à Toulouse devenue le nouvel Eldorado de la promotion défiscalisante.

La seconde se résume ainsi « *Le droit de l'urbanisme a pour principal objet la réglementation du sol ; il touche au cadre de l'intervention publique et au contrôle de l'utilisation des sols. Sa fonction est d'aménager les villes selon des règles préétablies afin d'éviter la construction en ordre dispersé et de lutter contre la spéculation foncière. Au fil des ans, il fait une place de plus en plus large aux préoccupations d'environnement* »<sup>1</sup>.

De la loi SRU à la loi ENL, les pouvoirs publics ont toujours cherché à traduire dans la loi le fait que la ville était devenue un enjeu majeur de la société. Ainsi, la loi dite "solidarité et renouvellement urbain" (SRU) présentée par le gouvernement Jospin et adoptée par le Parlement le 13 décembre 2000 se caractérise par son ampleur -à l'image de son ambition ?- : 209 articles, 3 800 amendements, plus de 84 pages dactylographiées de texte. Cette loi comprend plusieurs compartiments de réforme qui, s'ils étaient réunis par une idée commune s'avèrent, d'un point de vue technique, totalement indépendants. Derrière les idées, se cachaient, en effet, un certain nombre de modifications disparates mais souvent nécessaires qui étaient « *cousues ensemble par le fil*



## ... et la nécessaire coopération des acteurs

### **Dès lors, comment articuler l'élaboration d'un ou plusieurs PLH et un Scot ?**

Quel que soit l'état d'avancement des PLH, le SCoT a vocation à assurer la cohérence des politiques sectorielles entre elles, il permet donc d'aborder l'habitat en croisant les problématiques avec celles des transports des équipements, des activités économiques, de l'environnement... Le document d'orientations générales (DOG) du SCoT permet de préciser des objectifs relatifs à la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, de fixer des localisations préférentielles des commerces et des autres activités économiques, de préciser les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs (art. R.122-3 du Code de l'Urbanisme).

La bonne coordination entre PLH et SCoT dans un esprit de complémentarité, ne peut se réaliser que si les objectifs, par exemple en matière d'habitat, sont territorialisés.

***Les phases d'association et de concertation sont indispensables pour provoquer un débat sur la coordination des volontés politiques d'urbanisme et de construction de logements, en particulier de logements sociaux.***

### **Les politiques d'habitat ont un impact très fort sur la planification territoriale.**

L'articulation entre le SCoT, la PLH et le PLU, accompagnée d'une politique foncière volontariste, devient un enjeu fondamental d'aménagement de notre territoire. La connaissance fine des besoins, la volonté politique d'agir par un projet d'aménagement cohérent, et la définition d'orientations efficaces vis-à-vis des outils opérationnels permettront au SCoT de jouer pleinement son rôle. Mais cet objectif ne pourra être atteint que si les acteurs et les décideurs s'accordent sur des options claires, si la planification, la programmation et la contractualisation sont coordonnées, et si la mise en œuvre fait l'objet d'un suivi rigoureux.

***Le SCoT est le lieu de la transversalité entre les différentes politiques sectorielles***, le document idéal pour parler de toutes ces thématiques, échanger les informations, avoir un diagnostic sur une échelle pertinente et permettre d'avoir l'articulation entre habitat et déplacements, habitat et développement économique...

***La libre administration des collectivités territoriales qui implique une absence de hiérarchie entre elles.*** Ce principe a été rappelé par le Conseil constitutionnel lors de l'examen de la loi SRU. Des députés ont saisi le Conseil en invoquant le fait que le SCoT, adopté par un EPCL, allait s'imposer aux communes, ce qui leur semblait contraire au principe de la libre administration. Le conseil a considéré que le principe de libre administration n'était pas bafoué, car il y avait une simple obligation de compatibilité du PLU avec les orientations générales du SCoT.

*Sources : CERTU, Journées d'échanges du 31 mai 2006,  
La prise en compte de l'habitat et du foncier dans les SCoT*

*rouge de la solidarité et du renouvellement urbain* »<sup>1</sup>. La loi SRU irrigue encore le droit de l'urbanisme et a inventé de nombreux sigles dont le sens commence à entrer dans le langage courant (voir encadré), même si la coordination entre les différents documents et la coopération entre les différents acteurs paraît parfois sinon insoluble du moins difficile.

Malgré les acronymes, les incitations fiscales, les pénalités contre les municipalités qui refusent de jouer la mixité sociale (comme Neuilly-sur-Seine), les mentalités évoluent lentement. Qu'en est-il à Toulouse ? Le discours suit-il les actes ? Rien n'est moins sûr. Au pays des maires, roitelets de la communication et de l'esbroufe, l'immobilier et l'urbanisme restent un domaine réservé.

<sup>1</sup> Jean-Bernard Auby et Hugues Périnet-Marquet, *op. cit.*, n° 21.

## (b) L'urbanisme à Toulouse :

A présent que les grandes lignes de l'urbanisme ont été abordées, il est temps d'étudier le cas particulier de Toulouse et de voir comment on peut faire évoluer la situation. Là encore, une idée guidera nos pas : les autorités municipales doivent retrouver leur pouvoir d'initiative et leur devoir d'actions, tant les urgences sont nombreuses dans cette matière. En effet en matière de logements d'urgence ou de logements sociaux, les chiffres sont cruels (cf. encadré). Si l'ensemble des organismes de logements sociaux de la Haute-Garonne a livré 1.300 logements en 2006, si le plan de cohésion sociale prévoit d'engager 2911 logements, il n'en demeure pas moins vrai que les demandeurs de logements s'élevaient, fin 2005, à plus de 25.435. Jean-Luc Moudenc croit pouvoir se vanter de ce chiffre de 1.300 logements sociaux construits sur la commune de Toulouse. Pourtant si on le compare avec le passé ou avec les besoins, il démontre la faiblesse d'une politique municipale en faveur du logement. En effet, entre 1947 et 1953, lorsque Toulouse comptait seulement 220 000 habitants (soit la moitié d'aujourd'hui), l'effort de construction était déjà de plus de 1.000 logements sociaux par an ! Très exactement de 1.013 en 1951 et de 3.392 en 1953 ! Par ailleurs, avec environ plus de 10 000 nouveaux habitants dans la ville de Toulouse depuis 1999 et si l'on voulait vraiment respecter les 20 % de construction de logements sociaux pour ces nouveaux arrivants, ce ne sont pas moins de 2.000 logements qui devraient être construits par an<sup>1</sup>. Autrement dit, actuellement, les constructions ne permettent même pas de couvrir les besoins nouveaux, alors pour résorber le stock des anciennes demandes... C'est ce qui explique que le nombre de demandeurs va croissant. A cette question relative à la quantité de logements, il convient d'ajouter celle relative à la qualité. En effet, dans son rapport annuel, la Fondation « Abbé Pierre »<sup>2</sup> dénonce deux évolutions inquiétantes du marché du logement : la multiplication des habitats de fortune occupés à l'année (camping, cabanes, caves...), ou « non-logement »<sup>3</sup>, et le décalage entre la production de

<sup>1</sup> Et soyons clair, les communes de la périphérie, souvent socialistes, devront également participer à cette effort qui ne doit pas simplement concerner la ville centre mais concerne toute l'agglomération.

<sup>2</sup> [Hwww.fondation-abbepierre.fr](http://www.fondation-abbepierre.fr)

<sup>3</sup> « *Le non-logement recouvre toutes les formes exacerbées du mal logement* », explique Christophe Robert, directeur des études à la Fondation. Visible à l'œil nu le long des grandes voies de circulation, ce phénomène est confirmé par la flambée des demandes de domiciliation assurées par les Centres communaux d'action sociale (CCAS) des communes ou les associations provenant de personnes qui cherchent une adresse pour recevoir leur courrier ou leurs prestations sociales... En Seine-Saint-Denis, on compte 20 000 inscriptions à l'école d'enfants n'ayant pas d'adresse ! Cette précarité touche non seulement le public traditionnel des sans-abri mais aussi s'étend à de nouvelles populations : femmes seules avec enfant, qui hésitent à consulter les services sociaux de crainte qu'on les sépare; travailleurs pauvres qui trouvent refuge dans des voitures ou des caves, des jeunes... Ce « non-logement » entraîne un déclassement social car les personnes concernées ne peuvent ni toucher d'aide personnelle au logement, ni faire valoir leur droit à la santé, elles sont contraintes de s'alimenter à l'extérieur...

logements et l'évolution des revenus des Français<sup>1</sup>. Par ailleurs, le rapport critique aussi les aides publiques qui « favorisent la constitution de patrimoine plutôt que la satisfaction des besoins sociaux »<sup>2</sup>.

Voilà, pourquoi une politique active de logement doit devenir une priorité de la politique municipale à mettre en place. En plaçant la construction de logements au premier plan, nous pouvons faire d'une pierre deux coups : répondre à un besoin réel et immédiat et apporter un travail local pour des milliers de travailleurs qui construiront pour les 20 ans à venir ces logements. Par ailleurs, par une politique ancrée dans le temps, la ville peut ainsi peser sur le prix du foncier si elle fixe à l'avance les règles du jeu (cf. encadré).

Avec cette priorité, nous nous imposerons une double contrainte. Depuis Pérec et l'OULIPO, nous savons que la contrainte est source de créativité et d'invention. Or, en matière d'urbanisme, Toulouse a bien besoin d'innover et de sortir des sentiers battus tant d'un point architectural qu'environnemental. Dès lors, nous imposerons à toutes les constructions de logements, qu'ils soient sociaux ou de luxe de respecter une recherche esthétique et éthique. Si le respect de la tradition toulousaine dans le centre ville s'impose afin de préserver l'harmonie et l'histoire, on peut desserrer le carcan localiste coulant dans les nouveaux quartiers : les architectes pourront faire preuve d'imagination à condition de respecter les habitants et de ne pas les traiter comme des animaux de laboratoires. A cette recherche esthétique s'ajoute la nécessité de penser des logements économes en énergie et en eau et des quartiers limitant les déplacements en proposant des commerces et des services de proximité. C'est toute la ville qui est à réinventer. Dès lors, une dernière contrainte s'imposera, après l'urgence et l'esthétique, créer des logements adaptés aux besoins des habitants. Pour réaliser cet objectif ambitieux, un dialogue entre les habitants et les constructeurs devra être mis en place.

<sup>1</sup> Des logements construits pour les plus aisés : on constate des évolutions inversées des prix du logement et du revenu des Français qui finissent par pénaliser les classes moyennes. « On n'a jamais autant construit depuis 27 ans, mais cela n'a pas détendu la situation du marché du logement », analyse la Fondation, pour qui « la relance de la construction est décalée par rapport à la capacité financière des ménages ». En 2000, 208 300 logements mis en chantier étaient destinés à des ménages dont les revenus étaient inférieurs à des plafonds de ressources (donc modestes). En 2006, ce chiffre est tombé à 178 900 en 2006, soit 41% de la construction, fait-elle valoir. Plus finement, seuls 24% des logements étaient destinés à des ménages dont les plafonds de ressources étaient inférieurs aux PLUS (HLM ordinaire), dont on sait qu'ils sont ouverts à 66% des Français. Ce qui signifie, explique Christophe Robert, que 24% de l'offre nouvelle s'adresse à 66% des ménages...et que 76% des logements construits en 2006 sont destinés au tiers des Français les plus aisés. « On a beaucoup construit mais on ne répond pas aux besoins et on est pas près de résoudre ce déséquilibre », commente-t-il.

<sup>2</sup> La Fondation fait valoir que l'aide publique à l'investissement Robien est comprise entre 21 500 et 33 000 euro, entre 14 400 et 25 000 euro pour le Robien recentré et entre 23 900 et 41 500 pour le Borloo Populaire. Ces chiffres tombent à 20 800 euro pour le PLS (les logements les moins sociaux, ouverts aux promoteurs privés), 25 000 euro pour les PLUS (HLM ordinaires) et 34 500 pour les PLAI (HLM aux loyers les moins chers). En clair, l'aide publique favorise la construction de logement moyen et pénalise la construction de logements sociaux !

## L'urbanisme à Toulouse : une histoire de désamour ? —

Une fois, n'est pas coutume, je suis d'accord avec Philippe Douste-Blazy lorsqu'il considère qu' « il n'y a jamais eu à Toulouse une politique d'urbanisme générale et volontariste, voulue et planifiée »<sup>1</sup>. S'il s'agit d'une nouvelle pierre lancée dans le jardin de Dominique Baudis, il n'en demeure pas moins vrai que cette politique perdure. Certes il prétendra que le Canceropôle s'intègre dans une vision de la ville, de sa ville, une ville qui ignore ses habitants et surtout les habitants les plus démunis. Car l'urbanisme à Toulouse est le reflet particulièrement saisissant du clivage qui existe à l'intérieur de la ville. J'aurai aimé passer du temps à analyser en détail l'urbanisme toulousain du cardo romain aux réalisations modernes<sup>2</sup>. Je me contenterai d'un rapide survol et d'une proposition.

### Crise du logement : quelques chiffres

- En Midi-Pyrénées, 38 logements sociaux pour 1000 habitants, la moyenne en France étant de 66 logements pour 1000 habitants.
- En décembre 51 259 logements sociaux en Haute-Garonne, soit 7% du parc de logements.
- Au regard des obligations de la loi SRU, l'agglomération toulousaine accuse un déficit de 13 716 logements sociaux à répartir sur 34 communes de plus de 3500 habitants.
- 3 communes de l'aire urbaine de Toulouse concentrent 82% des logements sociaux.
- Sur les 981 ménages défavorisés de Haute-Garonne, repérés comme pouvant accéder à un logement social, seuls 30% en ont bénéficié effectivement.
- Le CROUS ne peut satisfaire que 8% des demandes de logement des étudiants
- En Midi-Pyrénées, le nombre de logements s'élève, quant à lui, à 226 154, dont 17,8% de studios (moyenne nationale : 6,4%), 21,8% de deux pièces (moyenne nationale 12,8%), 24,3% de trois pièces (moyenne nationale: 22,5%), 21,4% de quatre pièces (moyenne nationale: 26,8%) et 14,6% de cinq pièces et plus (moyenne nationale: 31,5%).
- En 2004, en France, le loyer moyen est de 10 €/ m2. A Toulouse, le loyer moyen est de 11,27 €/ m2 dans le privé, de 4,50 €/m2 dans le parc social.
- En 2002, dans l'aire urbaine de Toulouse, l'augmentation des prix est de 11% en collectif (+ 6% en 2001) 8% en individuel groupé (+ 25% en 2001). Dans l'ancien, 9% en collectif à Toulouse et 12% sur le secteur toulousain. Pour les terrains à bâtir, 18% en lotissement et 27% en diffus en 2001.
- En 2003, 67,2% des ménages occupant un logement HLM ont des revenus inférieurs à 60% du plafond de ressources, alors qu'ils étaient 64,8% en 2000.
- Parmi les ménages qui ont emménagé récemment, 73,2% ont des ressources inférieures à 60% du plafond (contre 70,9% en 2000).
- En 2003, les locataires HLM sont 11% à avoir un emploi précaire (contre 9,3% en 2000), 11,2% à être inscrits à l'ANPE (contre 15% en 2000) et 34,4% sans emploi (contre 29,8% en 2000)

Sources : CESR, *Communication sur la crise du logement dans les agglomérations de Midi-Pyrénées*, 18 mars 2005.

<sup>1</sup> La Dépêche du Midi, 21 novembre 2003.

<sup>2</sup> Parmi les sources d'inspiration, on peut citer les ouvrages financés par la Mairie de Toulouse (*Toulouse, parcelles de mémoire : 2000 d'histoire urbaine, au regard de huit siècles d'archives municipales*, 2005, livre fort bien documenté mais manquant de sens critique) et celui financé par le Conseil général de la Haute-Garonne (*Toulouse, 1920-140, la ville et ses architectes*, CAUE 31, 1998)

*Plans d'urbanisme à Toulouse : reflet d'une ville qui cherche son identité —*

Je me contenterai de plusieurs observations :

- Toulouse, ville sale ? Pour Stendhal, Toulouse était une des villes les plus sales d'Europe. Cela s'explique par l'urbanisme de l'époque où l'hygiène n'était pas la priorité des habitants des petites rues du Centre ville. On peut encore imaginer le pire en regardant la rue Saint-Rome et ses alentours les jours de forte affluence. Par ailleurs, pour qui se promène aujourd'hui dans notre ville, il existe une contradiction avec la beauté de certaines façades et le sol sur lequel on essaie de marcher sans se crotter.
- Toulouse, ville des demi-mesures ? On pourrait croire que cette ville vit à l'économie. Elle ne sait pas anticiper sur les besoins futurs. Elle préfère dépenser moins maintenant, quitte à laisser l'addition finale aux générations futures. C'est ce que j'appelle l'esprit « *petit bourgeois* ». Deux exemples pour illustrer cette assertion. Premier exemple historique : à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, lorsque le conseil municipal discute des plans de l'ingénieur Maguès destinés à établir deux grandes rues perpendiculaires (Metz et Alsace-Lorraine) suivant la mode haussmannienne, les rues devaient mesurer, comme à Paris, Lyon ou Marseille, 25 mètres. Au final, on se contenta de rues de seulement 16 mètres. Cette différence de 9 mètres affecta durablement le centre de la ville qui reste congestionné et inadapté aux automobiles. Exemple plus récent : lorsqu'on décida d'installer un métro, ou plutôt un VAL, à Toulouse, il était prévu que les rames pouvaient mesurer jusqu'à 52 mètres de long. Mais, dans un souci d'économies (sic), certaines stations du centre ville furent équipées de quais ne mesurant que ... 26 mètres. Aujourd'hui, la ligne A est saturée. Il serait recommandé de recourir à des rames de 52 mètres. Parce que les « décideurs » toulousains n'ont pas su anticiper<sup>1</sup> il y a vingt ans, les utilisateurs devront supporter, dans les 2 à 3 années à venir, les désagréments des travaux à répétition sur la ligne A, pour un surcoût de plus de 200 millions. Comme quoi, les demi-mesures coûtent chers et sont contre-productives !

<sup>1</sup> ou certains expliquent parce que les décideurs n'avaient pas bien lu le cahier des charges et surtout ses annexes permettant au constructeur d'apprécier s'il fallait creuser ou non à 52 mètres. Petit rappel utile : avant de signer un contrat, il faut le lire...

- Toulouse, capitale de l'étalement urbain. La densité de population est deux fois plus faible que celle de Lyon alors que les deux villes ont presque le même nombre d'habitants. L'une des caractéristiques semble avoir été, de tout temps, l'étalement urbain et ses corollaires, le gaspillage d'espaces et de moyens et, depuis une quarantaine d'années, le culte de la voiture. Déjà à la fin du XIX<sup>ème</sup>, un maire de Toulouse pestait contre cet étalement qui coûtait cher à la collectivité. En effet, il fallait construire toujours plus de voirie pour desservir des maisons plus ou moins isolées. Là encore, les choix d'il y a vingt ans pèsent comme un couvercle. En privilégiant, le tout automobile, la municipalité toulousaine a commis un crime contre les générations futures.

Pour ce qui est des plans d'urbanisme de la ville, je me réfère à la brillante étude de Jean Coppolani<sup>1</sup>. Il retrace l'histoire des plans d'urbanisme à Toulouse au XX<sup>ème</sup> siècle. Entre les plans conservateurs des « Toulousains de Toulouse » (1919) surtout préoccupés « *de sauvegarder les richesses monumentales héritées du passé* » et le plan Jaussely (1924), avec ses radiales, ses axes de circulation et ses voies tangentielles (très inspirées du fonctionnalisme du plan Voisin) qui « *aurait donné à Toulouse un plan presque intouchable à l'allure d'une toile d'araignée* », Toulouse est passée plus d'une fois à côté de la catastrophe urbanistique. Parmi les désastres évités, il convient de rappeler que dans les années 70, certains pensaient encore imiter Paris en transformant le canal du Midi et ses abords en vaste autoroute urbaine. Car l'une des questions centrales de l'aménagement urbain à la fin du XX<sup>ème</sup> siècle est bien la place réservée à l'automobile et aux déplacements à l'intérieur d'une aire urbaine toujours plus étendue et étalée.

Après la deuxième guerre mondiale, le plan Nicod (1947) tente de conserver son charme au centre ville tout en adaptant la ville à une nouvelle venue qui allait dicter sa loi, l'automobile. La voirie et le zonage prévus dans ce plan guideront le développement de l'agglomération toulousaine qui devait passer d'environ 220.000 habitants (1940) à 370.000 habitants prévus pour 1960. Ce plan ne fut jamais réellement respecté, notamment en raison, déjà !, du problème de logement. Le maire Badiou, grand résistant mais « gestionnaire strict », est remplacé par l'entrepreneur Louis Bazerque qui fait de la rénovation urbaine, telle que l'on entendait à cette époque, l'un des grands chantiers de son mandat. Il lance la rénovation de l'îlot insalubre du quartier Saint-Georges et le concours international pour la création d'une « nouvelle ville » de 100.000 habitants, le Mirail (cf. encadré). Cette politique ambitieuse (trop aux yeux de ses

<sup>1</sup> Jean Coppolani, *Les plans d'urbanisme de Toulouse, au XX<sup>ème</sup> siècle*, Mémoires de la société d'archéologie du Midi de la France, 1998, t. LVIII, p. 207 et s. Cette étude s'achève en 1998 et ne tient compte ni des évolutions du POS en PLU, ni des nouveaux outils d'intervention publique (SCoT, PDU, ...)

détracteurs) répondait à une nécessité : Toulouse avait été choisie comme métropole d'équilibre par le Commissariat au plan et elle devait accueillir tout à la fois de nouveaux Toulousains issus des campagnes<sup>1</sup> et des territoires d'outre-mer<sup>2</sup>. De cette époque d'urbanisation à barre forcée, date la force des entreprises de BTP et des promoteurs toulousains. Un schéma dit Badani (1963) est mis en place pour réduire les problèmes de circulation dans ce qui est en train de devenir l'agglomération toulousaine. Mais la ville reste encore agricole avec ses vastes terrains maraîchers au Nord (Lalande) ou ses champs à l'emplacement du futur Mirail. Dans les années 70-80, deux phénomènes se cumulent : d'une part, la population ne cesse de croître ; d'autre part, les quartiers périphériques deviennent des lieux de relégation. La fracture simple entre le centre ville et certains faubourgs devient une fracture multiple entre les différents quartiers, chacun ayant tendance à renforcer l'entre soi, se spécialisant tant en termes de catégories socio-professionnelles que de fonctions. Toulouse connaît le phénomène décrit par Jacques Donzelot (cf. encadré) de relégation, de péri-urbanisation et de gentrification. Ainsi, Toulouse souffre encore d'un zonage d'un autre âge qui se traduit par des mouvements pendulaires sur la rocade entre lieux de travail au sud-est et au nord-ouest et lieux d'habitation. Ainsi, Toulouse doit elle faire face à deux enjeux. Dans les années 80 et 90, on passe du SDAU (Schéma directeur d'aménagement urbain) qui est encore du ressort des administrations centrales à un projet d'agglomération préparé par l'AUAT (Agence d'urbanisme de l'agglomération de Toulouse). Dans les années 1990/2000, se met en place une succession de structures de coopération intercommunale (SICOVAL, Grand Toulouse, etc) qui place l'agglomération dans une situation inextricable et complexe, source de biens des gaspillages d'énergies, de talents et d'argent public. Nous allons y revenir plus en détails car cette « mosaïque » toulousaine (qui s'apparente à une salade niçoise) constituera l'un des enjeux du développement ou de la survie de Toulouse. Pour cela, la ville centre devra accepter un rééquilibrage de ses pouvoirs pour tenir compte des villes périphériques de plus en plus peuplées et les villes périphériques devront accepter de discuter de certains sujets en commun (urbanisme et transport).

---

<sup>1</sup> Pour mémoire, le nombre d'agriculteurs en France en 1945 était de l'ordre de 6 millions de personnes et il ne représente plus aujourd'hui que 600.000 personnes

<sup>2</sup> Petit rappel historique : en 1962, la France doit accueillir et loger plus de 2 millions de « pieds noirs » du jour au lendemain. Toulouse est une des grandes villes d'accueil. Après leur retour aussi rapide que massif, ils vivent dans des conditions indignes. Il y avait urgence à intervenir. A l'époque, la France avait su se mobiliser, même si cela s'est traduit par la politique dite « des grands ensembles ».

## Mirail : bilan et perspectives

Longtemps considéré comme un grand village, Toulouse a connu une croissance très rapide quand au début des années 1960 lui fut assigné par l'Etat le statut de métropole d'équilibre. Pour accueillir en quelques années des milliers d'habitants nouveaux, des équipements de haut niveau et des activités en partie décentralisés de Paris, c'est en périphérie que furent cherchées les solutions. Ici comme ailleurs, l'idée d'une ville nouvelle s'imposa. Tirant les leçons de l'expérience contestée des grands ensembles, l'accord se fit pour réunir en un même lieu logements, emplois et services. Le Mirail devait être un grand ensemble qui 'finirait bien', une véritable 'ville'.

Un concours international fut lancé, retenant le projet de l'équipe de G. Candilis, fortement inspiré des conceptions défendues par Le Corbusier. De grands immeubles en Y, pour la plupart avec « rues intérieures » étaient prévus autour d'une vaste dalle piétonne, assurant le lien entre les trois quartiers sur laquelle devaient s'installer commerces, services, écoles ... incitant à retrouver l'urbanité des agoras antiques. Des espaces naturels préservés formaient une « coulée verte », tandis que la circulation automobile était repoussée sur des voies rapides à la périphérie des quartiers, tout comme le stationnement de surface, des parkings étant par ailleurs aménagés sous la dalle. Les équipements sportifs, scolaires, sociaux et culturels furent répartis en fonction de la population attendue, tout comme les zones d'activités proposées aux investisseurs.

Bellefontaine 10.000 habitants fut occupé dès 1968, à la grande satisfaction des habitants qui trouvaient là des logements spacieux, beaucoup plus confortables que ceux du centre anciens, mais aussi des équipements variés qui avaient fait cruellement défaut dans les grands ensembles.

Qui aurait pu imaginer alors la 'dérive sociale' apparue quelques années plus tard, s'amplifiant ensuite pour conduire à des violences urbaines très graves en décembre 1998 ?

Robert Marconis, *Urbanisation et urbanisme en France, les métropoles de province*,  
La documentation française, n° 8025, février 2002, p. 46.

## Une proposition : audit pédagogique de la politique urbaine de Toulouse : comprendre des erreurs du passé pour anticiper demain. —

Depuis Louis Bazerque, chaque maire a eu son joujou urbanistique. Louis Bazerque a porté le Mirail. Pierre Baudis a continué la rénovation lourde de Saint Georges initiée dans les années 60, Dominique Baudis Compans-Caffarelli, Philippe Douste-Blazy l'installation du Cancéropôle à Langlade et Jean-Luc Moudenc, la zone de Montaudran. Et bientôt l'immense ZAC de la Cartoucherie. Seul le projet du Mirail a fait l'objet d'une étude critique et d'une mise en perspective historique et urbanistique. On peut notamment citer le récent ouvrage de Louise-Emmanuelle Friquart, *Les quartiers de Toulouse, Le Mirail, le projet Candilis*. De la lecture de ce livre et des mes visites sur place, j'en retiens deux erreurs à ne plus commettre :

*La première erreur du projet était de concentrer 75 % de logements sociaux sur un même territoire.* En effet, les habitants des logements sociaux sont souvent les plus durement touchés en cas de crise économique. Dès lors, à peine achevé dans les années 73, le rêve d'immeubles confortables à destination d'une classe moyenne s'est transformé en cauchemar pour une population en déshérence sociale et économique ne trouvant plus que les immeubles délaissés du Mirail pour se loger. Un cercle vicieux se met en place : la mauvaise réputation et la rumeur se nourrissant d'une situation sociale éclatée. De plus, la politique municipale tend à considérer les habitants du Mirail



comme des citoyens de seconde zone qui ont besoin d'aide, d'assistance. Mme de Veyrinas confond « charité chrétienne » (et n'oubliez pas de dire merci à Madame le maire adjoint) et politique de réhabilitation. Quand on écoute les habitants (cf. encadré), on est frappé par l'absence d'homogénéité de la population. Ainsi, contrairement à une idée répandue, il existe des conflits latents entre les habitants du Mirail eux-mêmes, entre ceux qui travaillent et ceux qui ne travaillent pas, entre ceux qui ont choisi de vivre au Mirail et ceux qui sont contraints d'y vivre ; entre ceux qui sont « inclus » dans la société et ceux qui sont « exclus » ou qui ont perdu leurs repères car vivant dans des situations « border line ». Ces conflits de voisinage sont source de ressentiment qui, comme l'a démontré Nietzsche, constitue une force incontrôlable, donc dangereuse. *La seconde erreur a été l'ampleur du projet*. Créer une ville satellite de 100.000 habitants était peut être une nécessité mais ce projet grandiose s'est heurté à l'usure du temps, aux réticences de certains, aux chausse-trapes d'autres, à la suspicion ou à la manipulation savamment entretenues par une bourgeoisie jugeant avec mépris cette « aberration ». Le projet prenant du retard et devenant de plus en plus coûteux, ses opposants ont eu beau jeu de le « déconstruire », de le priver de certains de ces développements indispensables qui en faisaient sa cohérence profonde. Et encore une fois, les conservateurs pouvaient conclure « vous voyez, cela ne marche pas », oubliant au passage qu'ils avaient tout fait pour faire échouer ce projet<sup>1</sup> dès l'arrivée de la nouvelle équipe municipale menée par Pierre Baudis<sup>2</sup>.

Mais s'il existe tout un appareil critique concernant le Mirail, on ne peut pas en dire autant des autres projets qui ont marqué Toulouse (Saint Georges, Compans, etc). C'est d'autant plus regrettable que ces projets ont été décidés sans concertation avec la population et imposés par la force des bulldozers. De plus, *a posteriori*, pour aucun de ses projets, il n'a été établi un **audit contradictoire** et aussi objectif que possible : en comparant par exemple les promesses présentées et les réalisations effectives ; en tentant de déterminer quelles sont les causes (intrinsèques ou extrinsèques) de l'échec relatif de chaque projet ; en comparant les méthodes utilisées dirigistes ou « laisser-

<sup>1</sup> Louise-Emmanuelle Friquart, *Les quartiers de Toulouse, Le Mirail, le projet Candilis*, Itinéraires du patrimoine, Accord Editions, 2006, p. 10 : « Les promoteurs du secteur privé se gardent d'investir dans la ville nouvelle et préfèrent s'engager en centre-ville sur des programmes plus petits, plus chers mais plus rentables (...) le changement de municipalité en 1971 entraîne au fur et à mesure une baisse de son implication décisionnelle ».

<sup>2</sup> Jean Pierre Lefèvre, Extrait du texte d'introduction de l'exposition « Le projet Candilis » de l'Association Le Cornac, 2001. « Le projet de Candilis, Josic et Woods faisait naître un grand espoir ! ... Rejetant la charte d'Athènes, référence des grands ensembles de l'époque, il préconisait le mélange des activités urbaines, et surtout favorisait les rencontres des habitants, la convivialité et la non-ségrégation. Bien sûr, les obstacles se sont accumulés de toutes parts ... et furent l'alibi pour abandonner les objectifs initiaux ... Après le recul d'une quarantaine d'années, on peut apporter un jugement critique sur les rêves d'hier ... Si la qualité des logements reste très positive, il est évident qu'il faut maintenant apporter des modifications sur leur environnement, pour procurer aux habitants une vie plus douce. Mais lesquelles. ... Attention à ce que la nouvelle génération ne se trompe pas dans ses choix, n'oublie pas le fond quand elle regarde la forme, et n'apporte pas de mauvaises réponses aux vrais problèmes ».

## Politique d'urbanisme : agir en amont et dans la transparence (1)

En général, les futures zones d'extension urbaine sont très peu souvent l'objet d'études approfondies avant leur ouverture à l'urbanisation. Seul un vague règlement précise le futur de la zone. Généralement, surtout dans une région connaissant une forte poussée comme à Toulouse, l'affaire est déjà réglée : le ou les propriétaires ont déjà signé une promesse de vente avec un promoteur. Comment celui-ci est-il choisi ? Très simple, c'est celui qui offre le plus d'argent. Le règlement donne en général une surface maximale constructive (la SHON), non modulable. **Le gagnant sera donc celui qui offrira le meilleur prix par m<sup>2</sup> SHON. Qu'importe le projet, c'est le cadet des soucis du propriétaire.** Une fois gagné le terrain à prix d'or, le promoteur doit pouvoir monter un projet à la balance financière satisfaisante. **Or l'argent mis dans le foncier diminue d'autant plus ce qui sera disponible pour la qualité des constructions, l'intégration de logements sociaux ou la prise en charge d'équipements publics (voirie, assainissement, ...), etc.** Lorsque le Maire a connaissance du projet et qu'il souhaite imposer certains desirata, les négociations sont beaucoup plus difficiles car les grands équilibres du projet ont été fixés par le promoteur lors de la négociations avec le propriétaire. Parfois, la Mairie arrive à remettre en question certains projets, mais bien souvent elle doit se résoudre à n'agir qu'à la marge. Face à cette situation, je suis convaincu que les collectivités locales ont tout intérêt à **prendre l'initiative**. J'entends par-là qu'il ne faut pas avoir peur d'**afficher leur ambition, leurs exigences** en terme d'organisation urbaine, d'équipements et d'infrastructures, de qualité de la construction, etc. On a coutume d'entendre que l'on ne peut pas le faire car cela entraînerait un surcoût du prix de l'immobilier déjà très élevé. C'est faux car **les promoteurs sont des personnes pragmatiques : l'important, c'est leur marge. Le reste n'est qu'un ajustement des curseurs des dépenses et des recettes.** D'ailleurs ceux-ci préféreront souvent connaître les "règles du jeu" avant de s'engager plutôt que l'incertitude de négociations informelles lorsque leur projet sera plus avancé. >>>

faire », la qualité architecturale<sup>1</sup>, la qualité de vie, les transformations que cela a entraînées dans le tissu urbain.

Un tel audit pourrait notamment porter sur les différentes ZAC<sup>2</sup> mises en place et vérifier si les équipements collectifs promis ont été réalisés ou s'ils sont adaptés à la population. De la même façon, cela permettrait de vérifier si le budget municipal aide tous les quartiers et tient compte des spécificités de chaque quartier. Ainsi, par exemple, il me semble plus équitable de consacrer plus d'argent pour les écoles des quartiers en difficulté de la périphérie que pour celles du centre-ville. Un tel audit accompagné d'un **comité de pilotage** permettrait de mettre en place des outils d'analyse et de prospective pour l'avenir de la ville.

<sup>1</sup> Compans est l'une des illustrations de ce « *nivellement architectural* » dénoncé par de nombreux urbanistes, architectes ou simples utilisateurs. La ville devient triste, froide, venteuse et ce n'est pas le recours à une briquette « cache sexe » qui change cette donne. On crée une place de l'Europe, vide et sinistre, séparant des immeubles bien rangées mais sans vie. La ville devient à l'image de ce capitalisme financier qui le sculpte et qui prétend que les acteurs économiques sont rationnels. C'est oublier que les hommes sont imprévisibles et divers.

<sup>2</sup> Mairie de Toulouse, *Toulouse en chiffres 2003*, p. 97. En 2003, les services de l'urbanisme recensait 30 ZAC représentant 900 ha sur les 11.800 ha du territoire communal (7,6 %) et plus de 17.000 logements. En 2003, 12 étaient terminées, 14 en cours, 4 en attente d'aménagement et 3 étaient nouvelles

En fait, ce serait le moyen également de déterminer quelles sont les attentes des Toulousain(e)s *d'aujourd'hui*, pour les Toulousain(e)s de *demain*. Car il faut également éduquer les citoyens, leur apprendre que l'on ne peut pas tout avoir (l'air pur et l'automobile) et qu'il existe devant nous des contraintes qui imposent des choix. Evidemment, ce langage de vérité est en contradiction avec le langage publicitaire cher à la municipalité actuelle qui explique aux toulousains « CHUT ! OUF ! ZEN ! »<sup>1</sup>, tout un programme où l'égoïsme le dispute à la médiocrité...

Par ailleurs, cet audit devrait s'intégrer dans le cadre de la rénovation de la démocratie participative en permettant un contrôle des élus et de leurs choix.

Comme le souligne Rudolph Nouriev, « *l'art de cacher l'art, c'est sûrement la clef de la grandeur d'un artiste* ». Eh bien une ville réussie est une ville qui fait oublier la rationalité intransigeante qui le rend habitable. Les réseaux, les alimentations, les transports doivent devenir invisibles ou pour le moins harmonieux. La ville doit être lieu d'accueil, d'épanouissement, de liberté et de beauté. Il faut en finir avec les immeubles clonés à l'infini. La pauvreté architecturale, la faiblesse de l'inventivité des constructions neuves à Toulouse constituent, hélas, un constat partagé. La ville doit donc devenir une oeuvre d'art<sup>2</sup>. Ce sera là l'une des difficultés les plus prégnantes. Le

### Politique d'urbanisme : agir en amont et dans la transparence (2)

Un très bon exemple est l'obligation des 20 % de logements sociaux dans les communes de plus de 3500 habitants. Cela ne signifiait nullement, jusqu'à récemment, que les promoteurs étaient obligés juridiquement d'avoir 20% de logements sociaux dans leurs opérations. Néanmoins, les maires s'en sont souvent servis pour l'imposer de manière informelle. Les promoteurs se sont très facilement adaptés, ils ont payé le foncier moins cher, c'est tout. Pour vous donner une idée, à une quarantaine de kilomètres de Toulouse, pour un terrain viabilisé sur un beau site, un promoteur est prêt à offrir 230 € le m<sup>2</sup> SHON pour du logement collectif classique. Mais s'il est obligé de réaliser une part de social, il ne donnera que 115 €/m<sup>2</sup> pour la surface destinée à cette effet. Autre marge de manœuvre, les frais "commerciaux" qui vont jusqu'à représenter 15% du prix final. Dans leur course à la marge, les promoteurs ont tendance à réduire les coûts de construction et donc la qualité de leurs "produits". Obligeons-les à améliorer la qualité de leurs constructions, ils les vendront mieux et auront donc besoin de moins de dépenses commerciales. Autre possibilité utilisée par la commune de Toulouse depuis son nouveau PLU, ne plus fixer de plafond de constructibilité (or limite de hauteur, de retrait, etc.). **Les projets sont jugés en fonction de leur qualité, notamment pour ce qui a trait de l'intégration dans l'environnement, et la densité acceptée est liée à cette appréciation.** Piste intéressante, mais qui exige une grande rigueur et une ingénierie inabordable pour les petites communes.

En résumé, je pense qu'il faut se décomplexer vis-à-vis des propriétaires et des promoteurs et ne pas avoir peur d'imposer : (i) des emplacements réservés, (ii) des voiries structurantes, (iii) des constructions de qualité, (iv) une bonne intégration dans l'environnement, (v) du logements social, (vi) des parkings souterrains, etc.

Sources [www.chezbelan.org](http://www.chezbelan.org), l'apprenti urbaniste qui n'est pas un apprenti sorcier

<sup>1</sup> Pour mémoire, cette campagne publicitaire vantant la 2<sup>ème</sup> rocade, la 2<sup>ème</sup> ligne de métro et le 2<sup>ème</sup> aéroport a coûté 200.000 €. Avec cette même somme, on aurait pu consulter les toulousain(e)s ou mieux, les informer !

<sup>2</sup> Stéphane Gruet, *L'architecture, le temps, la ville*, AERA, Editions Poésis, 2005, IV-12, « Car c'est par la rencontre, la négociation et l'accord des êtres dans le temps et la matière du monde que nous retrouverons seulement les voies de l'unité et de la multiplicité d'une société humaine et cette cohésion sociale, cette "harmonie" physique et politique que l'on appelait autrefois une cité. C'est enfin par l'œuvre temporelle qui a affaire à l'autre, à la matière et au temps que l'on retrouvera les

moment venu, il conviendra de tenir compte de ces erreurs passées pour préparer, avec les Toulousain(e)s, un projet d'urbanisme qui exprime un double but : **construire une ville belle, harmonieuse**<sup>1</sup>, enracinée dans son histoire et tournée vers l'avenir tout en anticipant les nouvelles contraintes qui pèseront sur les villes au cours du siècle qui vient. Et quand on lit les classements des villes françaises, on est sidéré ou déçu de constater que Toulouse ne fait même plus partie du tiercé gagnant des villes agréables à vivre où la qualité de vie est exemplaire (cf. encadré). Et pourtant, il suffit de feuilleter les ouvrages<sup>2</sup> ou les périodiques<sup>3</sup> spécialisés en matière d'urbanisme et d'architecture pour constater que l'on peut proposer des logements collectifs de qualité ou des immeubles qui associent recherchent esthétique, qualité environnementale et plaisir de vivre dans une ville tournée vers ses habitants. On prend alors conscience de la pauvreté architecturale des nouvelles constructions toulousaines. A ma connaissance qui est certes limitée, je n'ai pas trouvé d'opération de rénovation, d'aménagement, de réhabilitation ou de renouvellement urbain ayant retenu l'attention des spécialistes nationaux ou internationaux. Si Toulouse veut être une « grande ville », elle doit aussi marquer sa volonté en sculptant son espace urbain par des ouvrages publics ou privés qui montrent sa vitalité ou son inventivité.

Il faut retrouver le goût de la ville et cesser cette approche financière qui consiste à laisser aux promoteurs le soin d'organiser la ville et de réaliser les plus values. « *Les promoteurs ne construisent pas des logements, ils vendent des mètres carrés* ». Par cette phrase définitive, Hubert Saint-Benoît résume la logique du système. Les promoteurs vendent avant tout des produits défiscalisables (50 % des constructions neuves) qui sont « calibrés » au centime d'euro près et par voie de conséquence au m<sup>2</sup> près pour respecter les contraintes financières attendues par les investisseurs.

Le souci des promoteurs n'est donc pas de loger durablement des personnes mais de vendre à des investisseurs des m<sup>2</sup>. Il faut inverser cette tendance en mettant en avant la création d'espace de vie et de logement, tout en permettant au plus grand nombre de devenir propriétaire. A cet égard, le projet d'une coopérative logement lancé par Stéphane Gruet et l'AERA constitue une piste intéressante. De la même façon, la maîtrise du foncier constituera un enjeu majeur pour la prochaine municipalité.

---

*voies d'une beauté qui n'est jamais que de la vie, une beauté qui naissait autrefois en tous lieux sans avoir été voulue, une beauté dont notre civilisation rationaliste et technique semble avoir perdu l'instinct et le secret* ».

<sup>1</sup> Ce qui est loin d'être le cas, cf. encadré page suivante La qualité de vie à Toulouse peut être largement améliorée. Bien sûr, par qualité de vie, j'entends, qualité de vie, *pour tous* !

<sup>2</sup> voir par exemple, François Arnold, *Le logement collectif de la conception à la réhabilitation*, Editions Le Moniteur, 2006 ; Christian Schittich (sous la direction) *Habitat collectif*, Birkhäuser, Editions Détails, 2005.

<sup>3</sup> Par exemple, la revue *Traits urbains*, le mensuel opérationnel des acteurs du développement et du renouvellement urbain présente des « villas urbains durables » à Châlon-en-Champagne (11<sup>ème</sup> au classement des villes où l'on se sent plus heureux) ou un quartier d'habitat individuel dense à Rennes (3<sup>ème</sup> du classement).

## Les habitants des « *quartiers dits sensibles* » ont la parole (1)

Samedi 5 avril 2005, le CMAV (Centre méridional d'architecture de la ville de Toulouse) avait organisé, et préparé depuis plusieurs mois, une visite du quartier Reynerie (quartier dit sensible). Cette visite d'un quartier de Toulouse s'inscrit dans une politique de découverte de la ville, de ses quartiers et de ses habitants. Dans le passé, les quartiers Croix-Daurade et Minimes ont fait l'objet d'un tel intérêt.

La visite a été annulée pour des raisons de sécurité, et pour ne pas constituer une provocation, compte tenu de la situation nationale (début des émeutes de Novembre 2005). Pourtant, les habitants de la Reynerie, qui étaient venus accueillir les visiteurs « étrangers » (comprendre les Toulousains de l'intérieur ou d'autres quartiers) ont souhaité établir un dialogue.

Nous nous sommes retrouvés à une cinquantaine dans le local d'une association. Aucun représentant de la Ville n'était présent (et surtout pas Mme de Veyrinas). Mme Claude Touchefeu (élue PS du Conseil général) était présente, mais elle a plus écouté que parlé.

Le premier à prendre la parole a été Robert, un ancien habitant de la Reynerie. Robert : *« J'ai fui la Reynerie, il y a sept ans, parce que je n'étais plus en sécurité. J'habitais au 9bis, et j'étais confronté tous les jours à la même petite bande qui me menaçait. N'en pouvant plus, je suis parti, car personne ne pouvait m'aider, ni les flics, ni les associations. Je vivais dans un climat de terreur. Et pourtant on connaissait les meneurs ».*

MYRIAM, une femme d'une cinquantaine d'années, pointe, elle, *« l'absence de dialogue entre la cité et l'extérieur »*. Et c'est vrai qu'on a l'impression d'un enfermement lorsqu'on sort du métro : il s'agit d'un village de 10 000 habitants rassemblés dans des immeubles hauts et fermés sur eux-mêmes, des cellules vivantes, paraît-il, d'après les architectes. Mais c'est plutôt le sentiment d'être dans une cellule de prison que l'on éprouve de prime abord, malgré la présence d'arbres et d'un lac.

MARCEL, un des plus vieux habitants de la Reynerie, explique *« le GPV (grand projet de ville) est dangereux. Car le GPV se caractérise d'abord par des destructions d'immeubles, des destructions sans projet, des destructions sans remplacement. Or les immeubles sont en bon état, ils sont spacieux et confortables, en tout cas plus que ceux construits à Borderouge. Pourquoi détruire, si ce n'est pour signifier aux habitants que leur vie ne vaut rien, que leur souvenirs ne comptent pas ? »*.

Claude TOUCHEFEU explique qu'il y a une différence sensible, dans l'approche du GPV, entre 2001, sous le gouvernement Jospin, période pendant laquelle le GPV est alors piloté par l'État dans un dialogue avec les différentes parties prenantes, et depuis 2002, moment où l'État s'est désinvesti et laisse le contrôle à la seule municipalité. Pour elle, la ville gère le GPV sans dialogue, sans tenir compte des usages des lieux et des habitants.

BERTRAND réagit. Il ne veut pas faire de la politique. Il remarque simplement qu'il faut tirer les conclusions de l'erreur de la politique de la ville des années 1980-90. *« Ce n'est pas le bâti qui est en cause. Ce n'est pas en détruisant des immeubles que l'on résout les problèmes sociaux, le taux du chômage, les difficultés familiales, les inégalités, ou les discriminations. En détruisant leur immeuble, on dit aux habitants, jeunes ou vieux, votre vie ne vaut rien. On vous change de baraque comme un pion, on vous méprise. Circulez, y a plus rien à voir »*.

CHRISTIANE donne un nouvel exemple de ce mépris des décideurs : *« Il existe à côté de mon immeuble un terrain de foot et un espace vert. Les associations et les habitants se sont appropriés ce terrain pour en faire un lieu de sport et de pique-nique. Eh bien, sans concertation, sans évaluation, sans discussion, on vient d'apprendre que le terrain allait disparaître pour être remplacé par un immeuble MONNE-DECROIX. Les jeunes, les gamins ont même signé une pétition. Mais, ils n'ont pas été reçus à la mairie »*.

**En mettant fin à cette privatisation de l'urbanisme**, nous formons un projet politique, au sens premier, de *faire la ville*. Il s'agira d'affirmer la volonté d'économiser l'espace, les sols, les ressources vitales ; de changer les rythmes urbains en tenant compte des besoins et des exigences des populations ; d'assurer la vitalité d'une ville riche de ses cultures, de laisser s'exprimer son énergie au-delà de la sempiternelle « briquette », et de mettre tout en œuvre pour qu'elle puisse faire face aux chocs économiques, sociologiques, climatiques ou autres qui peuvent advenir au XXIème siècle.

## Les habitants des « *quartiers dits sensibles* » ont la parole (suite)

Une urbaniste travaillant sur le projet de GPV tente bien de répondre, mais son discours est très technocratique, complexe. Il ne passe pas. La salle gronde, et de nombreux exemples d'absence de concertation se font jour. On reproche la multiplication de réunions (une trentaine en deux ans), seulement on se réunit non pas pour dialoguer, mais pour entendre la bonne parole. La mairie présente ses projets, mais ne demande pas aux habitants leurs avis. On discute après la décision ! On divise les habitants pour mieux régner, on oppose propriétaires et locataires, jeunes et vieux, etc. Et puis surtout, il y a tous les habitants qui ne participent jamais, souligne CHRISTINE, « *parce qu'ils sont débordés, comme une mère de famille seule avec ses quatre enfants qui travaille à l'autre bout de la ville et passe 4 h par jour dans les bus ! Comment peut-elle trouver le temps de participer à ces rencontres ? Ou alors, il y a aussi la barrière de la langue, la peur de s'exprimer parce qu'on vient d'un pays en guerre, la volonté de passer inaperçu, de se fondre dans le décor. Il y a aussi la barrière de l'éducation civique ou l'impossibilité de parler en public. Toutes ces personnes ne s'expriment pas, jamais. Et on ne vient pas les chercher, jamais. On ne sait pas les écouter.* »

A propos du GPV, JACQUES, un autre vieil habitant, demande le statu quo, « *Arrêtons de détruire, arrêtons le mépris. Chaque immeuble détruit, c'est un point de repère de moins pour les jeunes, et comme déjà ils n'en ont pas beaucoup... Et puis, la destruction fait perdre de la qualité de vie. Car nos appartements sont grands, spacieux, confortables, et les constructions actuelles sont riquiquis.* »

MONIQUE ajoute : « *Au lieu de détruire, nous avons besoin d'équipements collectifs et de services publics. Les associations se plaignent de ne pas avoir de salle de réunion.* »

FARID surenchérit : « *Le GPV a créé de la rage et de la haine, car pour les jeunes du quartier, c'est le moyen de détruire certains immeubles. Comme par hasard ceux qui étaient les lieux de rassemblement de jeunes. C'est une destruction ciblée. On veut faire partir une certaine catégorie de la population.* ». FARID explique que « *les Maghrébins sont souvent peu éduqués et peu diplômés, alors ils restent en dehors des débats, ils sont difficiles à mobiliser. Souvent, certains parlent à leur place, car ils ont du mal à s'exprimer, mais pour autant, ce qui est dit en leur nom n'est pas ce qu'ils pensent.* »

CHRISTIAN se moque : « *Avec les destructions, les autorités ne raisonnent pas en adultes. Ils montrent aux jeunes qu'ils sont plus forts qu'eux en détruisant leur maison.* ». Plusieurs échos dans la salle sur les propos dangereux de Sarkozy. Jacques, la cinquantaine, synthétise la pensée de la salle en soulignant que « *les habitants se sentent attaqués de toutes parts : par la vie, par la société, par les médias, et par Sarkozy, ministre de la guerre civile. Nous voulons moins de mépris et plus d'actes. Pourquoi avoir supprimé les îlotiers ? Pour une fois, je comprends la colère des jeunes. J'ai presque envie de vous dire que cette fois, moi aussi, je serai dans la rue, car c'est le seul moyen que j'aie pour dénoncer le discours de haine de Sarkozy.* »

Un Toulousain de l'intérieur ose poser la question : « *Mais, vous venez de dire que vous aimez la Reynerie. Pour nous c'est surprenant : pouvez-vous expliquer cette idée ?* » Dans un aimable brouhaha, diverses réponses s'entrechoquent : le confort des appartements le dispute à la solidarité entre les habitants, l'esprit village semble fort bien ancré, on se connaît tous, on sait sur qui on peut compter, et puis comme on était tous attaqués, ça renforce notre esprit de clan. Finalement, que conclure ? Les sentiments de colère et de révolte face au mépris affiché par les autorités sont également partagés par les jeunes et les vieux, les travailleurs et les chômeurs, les nouveaux arrivants et les anciens. Comment en est-on arrivés là ? Comment mettre un terme aux exactions dont les premières victimes sont les habitants des quartiers sensibles ? Plusieurs pistes peuvent être proposées.

- Il est temps de s'efforcer de recréer un tissu social, associatif et civique dans ces quartiers.
- Il est temps de lutter contre l'ensemble des discriminations (à l'embauche, au logement...) de toute une partie de la population, et de valoriser tout ce que la banlieue apporte à la société.
- Il est temps de faire preuve de courage politique, et de reconnaître que le retour de la paix sociale dans les banlieues aura un coût humain et financier pour l'ensemble de la société. Sommes-nous prêts à payer ce coût ?
- Il importe dans le même temps de rétablir l'ordre, et de ne plus permettre que des personnes voient leurs voitures brûler sous leurs yeux. Le développement de la police de proximité, lancée sous le gouvernement Jospin et démantelée par l'actuel ministre de l'intérieur, doit être remis à l'ordre du jour.
- Il est plus que temps de faire respecter la loi, et que la justice puisse s'appliquer en toute sérénité dans ces quartiers.

Plutôt qu'un Grenelle des banlieues, il faut réunir des États généraux. Car la situation de la France est de plus en plus proche de celle de 1788.

Il ne s'agit plus de penser la ville comme une émanation d'un prince (le cardinal de Brienne) ou d'une aristocratie (le soi-disant establishment toulousain) ou au profit d'une hypothétique oligarchie (les investisseurs en Loi Robien répartis sur tout le territoire) mais comme une création démocratique intégrant le bien être et le confort de nos enfants. L'action locale ne peut se détacher d'une pensée globale. Le réchauffement climatique est un paramètre qu'il convient d'intégrer aujourd'hui pour en alléger demain la charge. Au premier rang de l'action à mener, il faut donc mettre en avant une **politique urbaine qui limite les émissions de CO2 ou qui permet de faire des économies substantielles**. Gardons toujours à l'esprit que 50 % de la production de CO2 ne vient pas de l'industrie mais de nos comportements particuliers : logement (30 %) et transport (20 %). Autrement dit, si le législateur doit imposer des limitations aux industriels, nous ne sommes pas pour autant quitte. Nous n'avons parcouru que la moitié du chemin. Pour ne pas connaître l'état de manque d'un drogué brutalement sevré, nous devons commencer à réduire nos émissions par des mesures d'économies d'énergie. Sans attendre la fin du pétrole, nous devons changer nos comportements pour faire face à une multiplication du prix réel de l'énergie par un facteur 4 à l'horizon de 2030. Par ailleurs, en ce qui concerne l'aménagement urbain proprement dit, les Toulousain(e)s devront répondre à plusieurs questions : quel aménagement du centre ville ? quid des allées Jean-Jaurès ? où commence et s'arrête le centre ? faut-il tout attendre du concours international lancé par Jean-Luc Moudenc ? doit-on le piétonner ? le péage urbain peut-il être une solution équitable et durable ? que fait-on avec la gare Matabiau ? faut-il créer ou redonner vie à d'autres gares dans Toulouse ? quelle place pour les jardins et les espaces verts<sup>1</sup> ? Ne devrait-on pas créer de véritables « couloirs verts » associant arbres, arbustes et modes de déplacement doux ? Quel plan d'ensemble prévoyons-nous pour les années à venir ? Quelle influence nous inspire (je préfère San Francisco et ses petits collectifs multicolores à Los Angeles et sa banlieue étalée ; je préfère Rome et son centre piéton à Shanghai et ses grands ensembles sans âme ; je préfère des logements sociaux dans la ville, y compris le centre, plutôt que de voir des bidonvilles s'étaler comme à Dakar ou se planquer dans les bois en périphérie des villes comme à Paris ou à New York). Quel but poursuivons-nous ? Prenons-nous notre destin urbain en main ou laissons-nous le marché décider pour nous ? Autant de questions qu'il faudra poser aux candidats le moment venu. Autant de réponses cohérentes, réfléchies qu'il conviendra d'apporter pour proposer un projet d'avenir. Mais, il est une question que tout le monde préférera ignorer car elle remettrait en cause des baronnies et des fiefs, la question de la politique urbaine doit-elle être pensée pour la ville de Toulouse seule ou plutôt au niveau de l'agglomération ?

---

<sup>1</sup> Ann C. Werquin et Alain Demangeon, *Jardins en ville : nouvelles tendances, nouvelles pratiques*, Dominique Carré Editeur, 2006.

**Les villes où l'on se sent le plus heureux :**  
Toulouse en bas du classement...  
**Toulouse doit retrouver son art de vivre !**

Rang	Ville	Indicateur du bonheur	Nom du maire	Population (Insee 1999)
1	Besançon	68	J. L. Fousseret (PS)	117 691
2	Limoges	67	A. Rodet (PS)	133 924
3	Rennes	66	E. Hervé (PS)	206 194
4	Nantes	64	J.-M. Ayrault (PS)	270 343
5	Dijon	63	F. Rebsamen (PS)	150 138
–	Poitiers	63	J. Santrot (PS)	83 507
7	Amiens	62	B. Fouré (UDF)	135 449
–	Metz	62	J.-M. Rausch (DVD)	123 704
9	Strasbourg	61	F. Keller (UMP)	263 491
–	Caen	61	B. Le Brethon (UMP)	114 007
11	Châlons-en-Ch.	59	B. Bourg-Broc (UMP)	36 699
–	Orléans	59	S. Grouard (UMP)	113 089
–	Reims	59	J.-L. Schneider (DVD)	187 181
–	Clermont-Ferrand	59	S. Godard (PS)	137 154
15	Lyon	58	G. Collomb (PS)	445 274
–	Paris	58	B. Delanoë (PS)	1 782 684
–	Bordeaux	58	H. Martin (UMP)	215 374
–	<b>Toulouse</b>	<b>58</b>	<b>J.-L. Moudenc (UMP)</b>	<b>390 301</b>
19	Lille	57	M. Aubry (PS)	184 647
–	Ajaccio	57	S. Renucci (PS)	52 851
21	Montpellier	56	H. Mandroux (PS)	225 511
22	Marseille	55	J.-C. Gaudin (UMP)	797 491
23	Rouen	54	P. Albertini (UDF)	106 560
<b>Moyenne nationale</b>		<b>60</b>		

Source : Agicom STRATÉGIES N° 1388 DU 03/11/2005

## L'urbanisme est-il du ressort de la seule ville de Toulouse ? —

*La question de l'urbanisme ne s'arrête pas à la rocade. —*

L'urbanisme comme le rugby est un sport collectif. Malgré la starisation des architectes et de certains sportifs, celui qui oublie cette vérité première conduit son équipe ou son projet dans le mur. Le « penser collectif » cher aux entraîneurs devrait être la ligne de conduite à adopter pour Toulouse et l'agglomération. Tout comme la question de la pollution ne s'arrête pas aux frontières de la commune, celle des transports et de l'urbanisme dépasse le seul ressort de la ville de Toulouse. Elle a beau être la ville centre, à parité de population avec le reste de l'agglomération, elle doit



penser de manière solidaire car c'est la seule solution de trouver des solutions justes, pérennes et efficaces.

La question de la densification ne doit pas être réservée à Toulouse. Une réflexion au niveau de l'agglomération doit être mise en œuvre. Pour cela, il serait nécessaire que le PLU (plan local d'urbanisme) ne s'arrête pas aux frontières du périphérique. Mais il est absolument nécessaire d'imaginer, de préparer, de négocier, de mettre en place les outils de concertation et de décision à un niveau d'agglomération. C'est le seul moyen d'offrir une cohérence au territoire. Il est en effet contre productif de laisser une autorité décider de la construction d'un lotissement ou d'une zone urbaine comprenant plusieurs centaines ou milliers de logement sans savoir comment cela s'intègre dans le schéma général des déplacements de l'agglomération. C'est pour avoir oublié cette exigence que Jean-Luc Moudenc n'hésite pas à construire un pont sur le Canal du midi contre l'avis du commissaire enquêteur afin de désenclaver la zone de Montaudran. En effet, outre un site universitaire (l'Aerospace Campus), le projet Montaudran comprend la construction de 1.500 logements, c'est à dire au moins autant d'automobiles qui devront emprunter chaque matin et chaque soir l'un des deux ronds points desservant le futur site de l'Aerospace Valley. Je vous laisse imaginer les conditions d'accès... Surtout que tout cela débouche sur l'une des portions de rocade les plus incongrues du monde : le double rond point du Palais.

Ce mauvais exemple de coordination entre les autorités pourrait malheureusement être dupliqué avec d'autres projets. Même pour le Canceropôle, on s'est posé la question de l'accès au site après la décision d'aménagement. C'est dire le degré d'impréparation et d'amateurisme de ces gestionnaires, techniciens et autres donneurs de leçon. Il faut dire qu'ils confondent souvent effet d'annonce et préparation d'un projet réfléchi.

On le voit la question de l'urbanisme ne peut pas être détachée d'autres questions essentielles pour l'avenir de la ville et de l'agglomération : développement économique, rayonnement culturel, transport. Cela suppose une vision d'ensemble, un projet cohérent, une coordination des différents services et une politique claire d'aménagement de l'ensemble de l'agglomération et non plus des petits bouts par-ci et des petits bout par-là, pour faire plaisir à tel ou tel. De mon point de vue, la nécessaire coopération entre les territoires impose également d'associer d'autres collectivités locales concernées ou impliquées comme le département de la Haute-Garonne et la région Midi-Pyrénées.

Dès lors, une conclusion s'impose : l'urbanisme doit être transféré de chaque commune à une structure gérant l'intérêt général, c'est à dire une communauté urbaine. Cette idée paraît d'autant plus nécessaire lorsque l'on prend conscience de l'absurdité générée par la superposition de structures administratives toulousaines.

*La preuve par l'absurde de la complexité institutionnelle de l'agglomération toulousaine. —*

Dans le premier chapitre, nous avons déjà relevé la complexité institutionnelle de l'agglomération toulousaine : trois communautés d'agglomération, plusieurs syndicats mixtes spécialisés, incohérences du découpage administratif entre les différentes missions (urbanisme, transport, etc). Certes des raisons politiciennes et des querelles d'hommes expliquent ces choix mais ils ne sont pas à la hauteur de l'avenir de Toulouse.

Un exemple permettra d'illustrer la médiocrité de certains élus qui mettent leur ego en avant plutôt que de penser au service de leurs concitoyens. Depuis maintenant trois ans, les usagers des transports en commun de l'agglomération toulousaine vivent le feuilleton « DSP/régie ». En effet, pour exploiter le réseau des transports en commun, on peut recourir principalement à deux grandes techniques juridiques :

- la *régie directe*, c'est-à-dire l'exploitation du service public des transports par une entité publique détenue par des collectivités locales. C'était ce qui a prévalu de 1973 à 2003 avec la SEMVAT (société d'économie mixte) ;
- ou bien la *délégation de service public* (DSP), qui consiste à confier à une entreprise privée, appartenant le plus souvent à un groupe puissant (VINCI, VEOLIA, par exemple) le soin d'exploiter ledit service public à ses risques et périls, mais le plus souvent à son avantage.

Derrière ce choix de gestion, se cache un enjeu politique majeur, voire un choix de société. En effet, dans le cadre d'une DSP, les bénéfices de l'exploitation viennent s'accumuler au profit des actionnaires de la société-mère. Parmi les DSP auxquelles la ville de Toulouse a eu recours depuis plus de trente ans, on peut citer notamment celles relatives à l'eau, l'assainissement et aux parkings (Cf. *Toulouse, est-elle la ville de Robocop ?*). Pourtant, ce n'est pas tant le recours à la DSP qui pose problème. On peut admettre que ces entreprises opérant dans plusieurs collectivités proposent des gains de productivité qui au final bénéficient aux usagers, c'est en tout cas la justification théorique la plus souvent avancée. Mais, le problème réside dans l'absence de contrepartie réelle dans le contrat de concession ou dans la légèreté avec laquelle sont rédigés ces contrats qui lient la collectivité pour de nombreuses années. On peut d'ailleurs se demander s'il n'existe pas un parti pris idéologique de la municipalité toulousaine depuis 1971 : *municipaliser les pertes et privatiser les bénéfices*.

Dans le cadre de la régie, les économies réalisées peuvent être réinvesties au profit des usagers soit en exonérant certains publics (les personnes âgées, les personnes

handicapées, les demandeurs d'emploi, etc), soit en créant de nouvelles lignes de bus ou de tramways moins ou non rentables, soit en modernisant l'équipement et en décidant de favoriser du matériel moins ou non polluant. Avec une DSP, ce qui compte c'est la rentabilité immédiate, avec une régie c'est le service aux usagers.

Après de nombreuses anicroches, offensives et trahisons au sein du SMTC, les tenants de la régie, au premier rang desquels figure Pierre Izard, président (PS) du Conseil général de la Haute-Garonne, emportent la majorité fin 2005. Jean-Luc Moudenc, maire (UMP) de Toulouse et président du SMTC, fervent défenseur de la foi dans la rentabilité des sociétés privées, est mécontent de ce résultat. Cela risque de faire perdre beaucoup d'argent à ses amis de la CONNEX, ex-filiale de la GENERALE DES EAUX.

La loi de la majorité étant la loi de la démocratie, il devrait se plier à la décision majoritaire et laisser cette question derrière lui pour mieux se consacrer à la seule vraie question qui intéresse les usagers : comment améliorer les transports publics en termes de fréquence, de desserte et de qualité du service, autrement dit de confort ?

Mais, sous un visage bonhomme et patelin, Jean-Luc Moudenc cache un moral de chef de guerre, il s'entête et il a des amis. Alors, contre la loi de la majorité, il demande à son ami le député Dominique Paillé (UMP) de déposer un amendement n° 26 dans le cadre du projet de loi relatif à la sécurité dans les transports. M. Paillé justifie son amendement dans les termes suivants : « *rendre (sic !)* aux *Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés le contrôle des syndicats mixtes de transports en commun auxquels ils ont délégué leur compétence transport* ». Cet amendement est immédiatement baptisé « Amendement Toulouse » tant il ne concerne que le seul SMTC. Autrement dit, comme les statuts du SMTC ne donnaient pas la majorité à Jean-Luc Moudenc et ses alliés, eh bien, on vote une loi de circonstance qui vient remettre en cause des statuts librement convenus entre collectivités locales jouissant de leur autonomie. C'est un peu comme si en plein match de rugby, on changeait les règles du jeu pour être sûr de faire gagner telle ou telle équipe. Jean-Luc Moudenc ne sort pas grandi de cette épreuve puisqu'il a recours à des subterfuges et des tricheries pour emporter la décision.

Devant ce coup d'Etat permanent car gravé dans le marbre des statuts par une loi opportuniste, Pierre Izard a tiré toutes les conséquences en décidant que le Conseil général de la Haute-Garonne n'avait plus sa place, pour le moment, dans un SMTC devenu non-démocratique. Aux dernières nouvelles, le Conseil général s'est retiré du SMTC, ce qui complexifie encore un peu plus les relations entre les différentes institutions et qui met en péril cette structure. En effet, ce départ d'un contributeur important pourrait provoquer une grave crise de trésorerie, au point que certains n'hésitent pas à évoquer le spectre d'une faillite.

Ainsi, parmi les grands enjeux « *diplomatiques* » de la prochaine décennie, il conviendra d'unifier les différentes structures de coopération intercommunale, tout en respectant les caractéristiques de chacune et en trouvant un équilibre entre la ville centre et ses voisines. Il ne s'agit ni d'une OPA hostile de Toulouse sur des « grandes-petites » villes ou des cités rurales, ni d'une tentative de déstabilisation du Conseil général. Peut être, pourrait-on proposer une étape pour faire connaissance. Plutôt que de recourir à une structure juridiquement établie, on pourrait proposer la création d'une « *conférence métropolitaine* », qui réunirait tous les élus mais aussi, les représentants de la société civile. Cette conférence serait ouverte à toutes les collectivités locales et permettrait d'appréhender par la concertation et le dialogue les grandes questions. Ainsi, sur la question des transports, sujet essentiel -et sensible-, cette conférence métropolitaine pourrait jeter les bases d'un syndicat mixte des transports inter-régional afin, par exemple, d'offrir un seul et même billet pour l'accès au train et au réseau de métro et de bus. Détachée des luttes de pouvoir, une telle conférence pourrait permettre de sortir des débats stériles entre pro auto, pro bus, pro tramway, pro métro afin de proposer un cocktail savamment dosé et tenant compte de la demande et des besoins des usagers.

Car, nous allons le voir, le transport est l'un des grands enjeux pour l'avenir de Toulouse. Mais, avant il convient de revenir encore une fois, sur le mauvais sort réservé aux quartiers dits « sensibles ».

### **Enjeu n° 1 – Les quartiers : mettre fin à la fragmentation territoriale —**

Avez-vous remarqué ? Les abords de la Garonne ou le quartier Saint-Etienne sont très prisés par les investisseurs car le prix de vente dépasse les 4.000 € du m<sup>2</sup>. Au Mirail, le prix du m<sup>2</sup> se traîne aux alentours de 1.500 €. Ce rapport de 1 à 3 est le signe visible de la fragmentation de la ville quand on sait qu'il y a une dizaine d'années le rapport n'était que de 1 à 2. Dans le même temps, la construction de logements sociaux ne permet même pas de faire face à l'arrivée de nouveaux toulousains. Dans ces conditions, on comprend mieux pourquoi l'écart se creuse d'année en année, rejetant hors de la ville les populations les plus démunies et concentrant en son centre les « happy fews » et autres « bobos ».

Alors pour cacher cette situation, la municipalité a inventé le GPV (cf. encadré). Plus précisément, la ville de Toulouse a détourné de ses buts initiaux une idée généreuse portée par le gouvernement Jospin et son ministre de la Ville, Claude Bartolone. Après un rapide tour d'horizon des limites du GPV, il sera temps de tracer les contours d'un projet urbain pour les quartiers. En partant de cette évidence, les quartiers dits périphériques ou satellites sont tout autant Toulouse que ceux du centre ville. Il est temps de construire une « *Toulouse pour tous* », une ville unie dans sa diversité.

## Les exonérations dans les ZFU pour les entreprises (1)

Mesures fiscales et sociales	ZFU
<i>Taxé professionnel</i>	5 ans d'exonération totale, puis 3 ou 9 ans à taux dégressif selon l'effectif (entreprises de 50 salariés ou plus) <b>dans la limite d'un plafond de base nette exonérée fixé à 331.416 € en 2005</b>
<i>Impôt sur les bénéfices</i>	5 ans d'exonération totale, puis 3 ou 9 ans à taux dégressif selon l'effectif (entreprises de 50 salariés ou plus dans les 41 ZFU ouvertes en 2004, <b>avec un plafond de bénéfice exonéré de 61 000€ par période de 12 mois par contribuable.</b>
<i>Taxe foncière sur les propriétés bâties</i>	Cinq ans d'exonération totale
<i>Cotisations sociales patronales</i>	5 ans d'exonération totale, puis 3 ou 9 ans à taux dégressif selon l'effectif (entreprises de 50 salariés ou plus) avec une clause locale d'emploi ou d'embauche d'habitants des ZFU de l'agglomération, dans la limite de 50 salariés exonérés chaque mois
<i>Cotisations sociales personnelles maladie des artisans et commerçants</i>	5 ans d'exonération totale, puis 3 ou 9 ans à taux dégressif selon l'effectif <b>Dans la limite d'un plafond annuel de 24 427€ pour 2006</b>

### GPV et ZFU : est-il temps de déposer le bilan ?

Les quartiers dits « sensibles » pour ne pas parler clairement des quartiers « populaires » comme si ce terme faisait peur, se caractérise par un concentré de précarité et de processus d'exclusion : absence de mixité sociale<sup>1</sup>, handicaps de nombreux parents et enfants face à l'école, familles nombreuses voire très nombreuses, discriminations de toutes sortes, taux de chômage globalement 2 à 3 fois supérieur aux autres territoires, taux de chômage des jeunes de 16 à 25 ans se situant entre 30 et 40 %, problèmes de santé plus marqués qu'ailleurs, isolement relationnel et plainte sur la qualité du cadre de vie, relations ambivalentes aux institutions qui renvoient une image négative de soi tant individuelle que collective, absence de représentation politique et structuration politique, sentiment d'enfermement, petite et moyenne délinquance plus

<sup>1</sup> Observatoire National des ZUS, *Rapport 2006*, p. IV « la faiblesse moyenne des revenus des ménages vivant en ZUS, la concentration des situations de pauvreté mais aussi la diversité des niveaux de revenus dans ces quartiers. Selon la source fiscale, le revenu annuel moyen par Unité de consommation des ménages vivant en ZUS s'élève à 10 769 euro en 2002, soit un revenu inférieur de 42 % à celui des ménages vivant dans les Unités urbaines correspondantes. La dispersion des niveaux de revenus entre les ZUS est forte mais reste stable : en 2002, dans 10 % des ZUS le revenu médian est inférieur à 6 115 euro par Unité de consommation et dans les 10 % les plus « aisées » il est supérieur à 12 419 euro, soit un écart identique à celui de l'année 2001.

Les allocataires de la CAF vivant dans les ZUS se distinguent des autres allocataires par la faiblesse de leurs ressources : les trois-quarts d'entre eux perçoivent en 2003 ou 2004 une aide au logement, prestation versée sous conditions de revenus, contre 57 % sur l'ensemble des allocataires de France métropolitaine. De plus, les populations à bas revenu et celles touchant le RMI dans les ZUS sont proportionnellement près de 3 fois supérieures à la moyenne nationale.

La proportion des bénéficiaires de la Couverture maladie universelle complémentaire (CMUC) – mesure accordée sous condition de ressources mensuelles de 587 euro maximum pour une personne seule en juin 2006 – représente en ZUS plus du quart des personnes de moins de 60 ans, contre 10 % au niveau national. Cet indicateur rend compte également de la grande diversité des ZUS : la proportion de bénéficiaires de la CMUC peut varier de moins de 10 % pour une trentaine de quartiers à plus de 50 % pour une quinzaine d'entre eux ».

forte qu'ailleurs. Tous ces ingrédients constituent un « processus de ghettoisation qui se poursuit depuis plus de vingt ans, au carrefour d'exclusion créé par le marché du logement (combiné avec les politiques de peuplement des organismes publics et des élus locaux), le système scolaire et le marché de travail »<sup>1</sup>.

## Les exonérations dans les ZFU pour les entreprises (2)

### Coût des avantages

La ZFU est un quartier de plus de 10.000 habitants, auquel le gouvernement a décidé d'attribuer des moyens exceptionnels pour favoriser la revitalisation économique. Le principe est d'accorder des exonérations fiscales et sociales aux petites entreprises présentes où qui s'implantent dans la ZFU (50 salariés maximum). En contrepartie elles doivent réserver un tiers de leurs embauches à des habitants des quartiers classés en zone urbaines sensibles (ZUS). Cette mesure peut donc bénéficier à des résidents de la ZFU ou de la ZFU. Les exonérations sont applicables quelle que soit la forme juridique des entreprises : commerçants, artisans, entreprises individuelles, sociétés de capitaux (SA, SARL, professions libérales). **Un tiers des emplois créés dans les entreprises implantées en ZFU doit être réservé aux habitants des ZFU ou des ZUS.** A partir de la troisième embauche, une clause d'emploi local s'applique c'est-à-dire que se troisième salarié doit résider dans la ZFU d'implantation ou dans une ZUS de la même unité urbaine.

### Analyse des chiffres communiqués sur la ZFU

La mairie de Toulouse a publié un bilan de la ZFU. Entre janvier 2004 et décembre 2006, 1907 entreprises sont arrivées dans la ZFU dont 900 en création et 205 par transfert ; 1907 emplois ont été créés, dont 38 % pour des résidents dans ces quartiers, l'obligation réglementaire des ZFU étant de 33 %. Quand on interroge la ville de Toulouse pour obtenir le détail, elle refuse de le communiquer car ... il n'existe pas ! Admettons. Analysons ces quelques chiffres. D'abord, ils ne sont pas cohérents entre 900 création et 205 transfert, il manque ... 802 entreprises ! si elles « arrivées », cela signifie qu'elles n'étaient pas présentes, où sont elles ? Ensuite le nombre d'emplois créés correspond à l'unité prêt au nombre d'entreprise, coïncidence ? erreur de frappe ? ce ne sont pas que des entreprises unipersonnelles qui ont été créées. Par ailleurs, dernier chiffre, le but de la ZFU est d'abord de faire diminuer le chômage dans les quartiers en difficultés (GPV, ZUS), donc il a été créé, en 3 ans, **724 emplois de personnes vivant dans la ZUS.** Enfin, il serait intéressant de savoir la nature des emplois créés (CDD/CDI), emplois non qualifiés/qualifiés. Devant la complexité du système, l'avocat, que je suis, perçoit immédiatement toutes les astuces qui permettent de profiter à 100 % des avantages et à ne respecter que formellement l'obligation d'emploi local.

### Bilan (mitigé) de la ZFU

- Les emplois de la ZUS sont des emplois subventionnés. On peut considérer qu'il coûte plus de 61.000 € par an (montant de la seule exonération de l'IS). Hors avec 61.000 €, il est possible de payer 3 SMIC.
- Le troisième emploi, celui réservé à un habitant de la ZUS, n'est assorti d'aucune garantie particulière. Il peut donc s'agir d'un CNE (convention nouvelle embauche) ou d'un CDI avec un période d'essai. Le salarié issu de la ZUS peut donc être remercié sans motif et l'entreprise peut recruter 3 nouveaux salariés hors ZUS. De plus, la qualité des emplois n'est pas précisée. On constate que les emplois créés sont peu qualifiés. Ainsi, la ZFU n'a pas permis de lutter contre les discriminations dont sont victimes certains jeunes issus des quartiers et pourtant diplômés. Mais oui Marie-Chantal, ça existe ! L'auteur en sait quelque chose. Il est vrai que je n'ai connu que la discrimination sociale, quand je parle avec des jeunes diplômés des quartiers (ingénieurs ou juristes par exemple), ils soulignent combien ils souffrent de cette discrimination à l'embauche sur des critères... raciaux. Malheureusement, la Halde (*Haute autorité de lutte contre les discriminations et pour l'égalité*) aura encore pour longtemps beaucoup de travail.

**Sans la moindre aide fiscale, le Bassin d'emploi du Nord Toulousain mis en place par Sandrine Flouressus (conseillère générale PS de Toulouse 14) a permis la création de plus d'un millier d'emplois salariés en moins de 5 ans !**

<sup>1</sup> Véronique Le Goaziou et Laurent Mucchielli, *Quand les banlieues brûlent, retour sur les émeutes de novembre 2005*, La Découverte, 2006, p. 23.

C'est pour répondre à cette situation insupportable qu'a été créé le Grand Projet de Ville (GPV) en associant un volet urbain, un volet économique et un volet social (cf. encadré). Une analyse des promesses et des réalisations laisse un goût amer à la bouche. La politique des ZUS, coûteuse, porte des fruits limités<sup>1</sup>. Si les destructions sont nombreuses, les reconstructions ont pris un retard certain, tout comme l'accompagnement social. L'exemple de la médiathèque Empalot est, ici, emblématique. Dès lors, il devient légitime de craindre que « *les projets de rénovation urbaine ne manquent pas à leurs objectifs de réintégration des quartiers en difficultés dans les agglomérations* », estime Yazid Sabeg, président du Comité d'Évaluation et de suivi de l'ANRU (Agence nationale de rénovation urbaine).

D'après le rapport du CES de l'ANRU et du Conseil des Ponts et Chaussées<sup>2</sup>, s'il existe des dynamiques collectives positives, à condition que les collectivités travaillent ensemble et échangent les informations, on ne peut que déplorer une question de méthode et le choix des outils. Le rapport regrette que certains projets se réduisent à « *un catalogue d'actions, là où il faudrait une démarche de projet impliquant un investissement lourd à l'amont et une gestion dans la durée* ». De même, le rapport constate que « *la logique de l'aménagement qui doit sous-tendre toute démarche de transformation durable des quartiers, est trop souvent réduite aux aménagements de proximité* ». Bref, on retrouve là la démarche classique de la ville de Toulouse : faire des économies sur les actions et se montrer dispendieux dans la communication.

Cette largesse dans la communication permet à la ville de Toulouse de se montrer pingre en matière d'informations. Ainsi, les habitants ne sont-ils informés qu'une fois les décisions arrêtées et mises à exécution (cf. encadré) et les autres collectivités ne reçoivent qu'une information parcellaire et tardive, rendant tout contrôle sinon impossible du moins difficile.

Afin de mettre un terme à cette mascarade, il conviendra de suivre les recommandations du rapport du CES et des Ponts et chaussés (cf. encadré) et de proposer un projet urbain cohérent.

---

<sup>1</sup> La corrélation entre la création d'entreprises et le nombre d'emplois semble indiquer que l'on transforme des chômeurs indemnisés en indépendants défiscalisés. Avant d'annoncer que la ZFU a eu un impact positif pour l'emploi dans les ZFU, il conviendra d'intégrer dans le bilan global l'évaporation des entreprises, notamment en raison des faillites. Par ailleurs, le ZFU est un système pervers car il consiste à subventionner des entreprises. Ainsi, selon le rapport ANZUS, en 2005, 68.600 salariés étaient concernés par cette politique des ZFU dont le coût spécifique (hors mesures de droit commun d'allègements de charges sociales) est estimé à 373 milliards d'euro pour cette seule année 2005 !

<sup>2</sup> Comité d'évaluation de l'ANRU – Conseil général des Ponts et Chaussés, *Expertise sur les conditions de mise en œuvre du Programme national de rénovation urbaine*, La Documentation française, 2006

## GPV : Grand projet de ville ou « *grand projet virtuel* »

Origine : dans le cadre de la politique de la ville, le gouvernement de Lionel Jospin décide d'aider en 2001 certains quartiers qui cumulent les handicaps sociaux et urbains. Au départ, seuls sont concernés les quartiers Bellefontaine, Reynerie, Bagatelle, la Faourette. Après l'explosion d'AZF (21 septembre 2001) et compte tenu des dégâts supportés, le quartier d'Empalot est rattaché au GPV.

Accord initial : Une convention cadre du GPV est signée le 1<sup>er</sup> mars 2002 par l'Etat, la Région, le Département, le Grand-Toulouse, la Caisse des dépôts et consignation, le groupement HLM, la CAF, le fonds d'action et de soutien pour l'intégration et la lutte contre les discriminations et la ville de Toulouse. Le plan de financement prévoit un effort de 314 millions d'euro dont 80 % en investissement et 20 % en fonctionnement. Le GPV intégrait un volet urbain, un volet économique et un volet social.

Situation actuelle : après le 21 avril 2002, un gouvernement de droite arrive au pouvoir. Le rapport de force joue en faveur de la mairie : les destructions d'immeubles ont bien lieu mais les reconstructions se font attendre. Les habitants se plaignent de ne pas être consultés et de se voir imposés des décisions qui concernent le quotidien. La ville se cache derrière les chiffres mais refuse d'affronter la réalité.

	Volet urbain	Volet économique	Volet social De nombreux équipements publics sont programmés
Projets programmés (2002)	- démolition : 2.382 - reconstruction (850 logements sur la zone GPV et 955 dans Toulouse).	Création d'une ZFU pour faire diminuer le chômage (voir <a href="#">Tableau ZFU</a> ).	Certaines opérations sont achevées. D'autres sont en cours ou en attente. D'autres font l'objet de promesse de réalisation depuis longtemps (cf. bibliothèque d'Empalot).
Bilan au 31 décembre 2006	- démolition : 1.117 (au 16 juin 2006), soit une réalisation à 46,70 % du programme - <b>reconstruction 283, soit une réalisation à 15,68% du programme !</b>	Création de <b>724 emplois</b> réservés à des habitants de la ZUS. Dans le même temps, le Grand Toulouse annonce une création nette de 51.000 emplois.	

En 2004, dans leur demande de moratoire des démolitions, les élus motivé-e-s soulignent qu'il reste une « *inconnue pour les Toulousain-e-s. personne n'a même connaissance des critères qui dictent le choix des immeubles à détruire* ».

Pierre Izard soulignait, en septembre 2006, que « *les projets d'urbanisme doivent être plus que jamais guidés par le souci de solidarité et de démocratie, sous peine de reproduire les erreurs du passé et de nouvelles difficultés sociales. En particulier, les démolitions d'immeubles parfois nécessaires, doivent être organisées de manière à ne pas aggraver, même temporairement, la grave crise du logement que nous connaissons. Nous devons certes nous préoccuper des « murs », mais cela ne nous exonère pas d'agir vers ceux et avec ceux qui les habitent. Toute politique de 'requalification du bâti' est ainsi indissociable d'une politique sociale et de relance de la citoyenneté* ».

Marie-Joséphe Carrieu-Costa remarquait que « *sous couverture de GPV, on exclut les pauvres de la ville.* »

Sur le site officiel de la ville de Toulouse, on peut lire que « *le renouveau urbain aidant, la mairie de Toulouse a choisi de développer une politique sociale de proximité en réalisant de nouveaux équipements public de quartier, comme la création d'une bibliothèque à Empalot* ». Mais, cette bibliothèque existe depuis les années 80 ! Il est vrai qu'elle attend depuis deux ans que les travaux de démolition prévu pour juillet 2005 commencent. Quant à l'inauguration en 2007, on risque de l'attendre aussi longtemps que la maison des jeunes d'Empalot (Cf. « Les cursives d'Empalot »).

De même, la ville de Toulouse se vante de soutenir les associations des ZUS :

- ZUS Reynerie – Bellefontaine – Mirail Université > 55 associations subventionnées pour un montant de 616 187 €
- ZUS Bagatelle – La Faourette > 35 associations subventionnées pour un montant de 377 720 €
- ZUS Empalot > 20 associations subventionnées pour un montant de 191 200 €

Ainsi, la ville consacre un peu plus d'1 M€ à la politique sociale de proximité. Ce chiffre est à comparer, par exemple, avec les budgets consacrés aux publications municipales (2 M€), ou au plus de 1,4 M€ pour les « Amis du Stade Toulousain ».



## *Rénovation urbaine, réhabilitation ou réinsertion urbaine ? Quel projet urbain pour les quartiers ?*

Comme l'explique Roland Castro, « *Casser est un acte paresseux et violent qui nie l'histoire et les gens qui y vivent* ». Cette paresse se retrouve dans la politique d'assistanat ou de charité publique mise en place par Madame de Veyrinas. Il faut proposer autre chose.

### **Diagnostic et recommandations faites à l'ANRU, aux administrations centrales et aux acteurs locaux**

**I** – Les enjeux majeurs des projets ou des démarches engagées sont insuffisamment explicités et la capacité des projets à continuer à produire leurs effets au-delà du terme des conventions n'est pas démontrée. Il faut passer résolument du projet, catalogue d'actions, à une démarche stratégique de projets.

**II** – Le décalage entre la démarche urbaine et la vision du devenir économique et social des quartiers laisse difficilement entrevoir des perspectives d'évolution durable des quartiers concernés.

**III** – Le volet démolition/reconstruction des projets ANRU et celui des relogements, qui lui est lié, doivent faire l'objet d'une exigence accrue dans leur mise en oeuvre au cours de l'année qui vient.

**IV** – Ceux des sites qui n'avaient pu, préalablement à la création de l'ANRU, bénéficier d'un investissement suffisant en ingénierie urbaine et sociale, notamment au titre des politiques antérieures de la ville, peinent à arrêter leur projet, et a *fortiori*, à en démarrer la réalisation. L'amont des projets à venir doit bénéficier de plus de temps et de moyens pour garantir le succès des démarches.

**V** – Malgré les efforts initiés par l'ANRU, il reste beaucoup de situations où le projet, insuffisamment mûr, peine à passer à l'opérationnel, ce qui renvoie notamment aux lacunes de la maîtrise d'ouvrage ou de l'assistance apportée à celle-ci et aux insuffisances fréquentes de l'ingénierie « amont ». Il convient de renforcer les conditions d'exercice de la maîtrise d'ouvrage tout au long de la vie du projet.

**VI** – Les partenaires du projet, signataires ou non de la convention, sont, dans beaucoup de cas, insuffisamment associés à la démarche.

**VII** – Il manque trop fréquemment un maillon opérationnel, celui de l'aménageur, à spectre de compétence large. La présence d'un bailleur, même en position dominante, ne peut en tenir lieu.

**VIII** – Le cadre conventionnel, vécu au début comme un progrès, risque d'évoluer vers un carcan bureaucratique si des règles stables, souples et réalistes, ne sont pas arrêtées et mises en oeuvre rapidement.

**IX** – L'État local est encore insuffisamment organisé en interministériel face aux collectivités.

**X** – De l'avis général des interlocuteurs rencontrés, l'implication des DDE est souvent forte. En revanche, les conditions de leur mobilisation efficace au service des enjeux stratégiques ne sont pas suffisamment réunies.

Comité d'évaluation de l'ANRU – Conseil général des Ponts et Chaussées,  
*Expertise sur les conditions de mise en oeuvre du  
Programme national de rénovation urbaine,*  
La Documentation française, 2006.

Première piste d'action qui est réclamée en permanence par les habitants, **les pouvoirs publics doivent montrer l'exemple**. Les services publics doivent investir les quartiers. Mais, il ne s'agit pas de plaquer des services publics comme ceux que l'on peut trouver dans le centre ville, il faut les adapter à la donne particulière et aux besoins des habitants. Cela peut aller de l'ouverture d'un commissariat de nuit et d'un retour de

la police de proximité comme de la mise en place d'un service public du soutien scolaire qui permettrait tout à la fois aux « grands frères » ayant réussi leurs études de trouver un moyen de les financer et de motiver les « petits » en leur donnant le goût pour l'école. De la même, la vision technocratique des transports devrait s'ouvrir aux besoins. De la souplesse et de l'écoute seront nécessaires. De la même façon, un service public de la petite enfance pourra être mis en place. Une attention particulière devra portée au **rôle des femmes dans la cité**. Il est essentiel de leur permettre de s'entraider, de créer des réseaux coopératifs ou des régies adaptées.

Deuxième piste : **favoriser les initiatives privées adaptées aux quartiers** (cela est vrai pour les ZUS mais aussi pour les autres quartiers). Au lieu de faire venir des entreprises à la recherche d'effets d'aubaine (c'est le principe de la ZFU), il faut favoriser l'émergence *depuis* les quartiers d'activités économiques de proximité. Cela peut passer par le développement de l'artisanat (qui est une excellente école de la vie par la recherche de la qualité et la valorisation du travail manuel), la création de commerces de proximité, l'invention de nouvelles sources de revenus par la prise en compte des énergies renouvelables, l'anticipation de nouveaux besoins liés au vieillissement de la population ou au changement climatique, les échanges non monétaires entre les générations. Cette liste n'est pas exhaustive. En effet, le maire n'est que le fédérateur de vos énergies, le coordinateur de votre volonté, l'accoucheur de vos projets.

## Toulouse en retard dans la gestion des « temps urbains » ?

Les nouveaux rythmes urbains modifient les relations sociales et nos rapports à l'espace qu'il faut aménager et gérer en conséquence. Ils sont une source de conflit entre de nouvelles pratiques des espaces publics et les populations riveraines, entre les aspirations légitimes de générations différentes, entre catégories sociales (...). La voiture individuelle offre la "liberté" d'aller "où l'on veut, quand on le veut", alors que les transports collectifs imposent leurs contraintes d'horaires ou d'itinéraires. Ces mobilités diffuses dans le temps et dans l'espace interrogent l'élu, le géographe et le citoyen. (...) **A Toulouse, la réflexion ne semble pas du tout en avance. Cette question, si elle reste non résolue, risque de déboucher sur de nombreux conflits et d'entraîner une certaine forme de ségrégation. Une politique à l'échelle de l'agglomération devrait donc être envisagée**, car si les lieux centraux restent le principal lieu d'expression des conflits, le problème se pose en réalité à une échelle beaucoup plus vaste. Une réflexion sur les temporalités et sur les solutions envisageables doit émerger.

S'interroger sur les **nouveaux rythmes urbains** et sur les temporalités conduit notamment à se poser la question de l'espace qui leur est associé, des territoires de ces nouvelles temporalités et invite finalement à porter un regard rétrospectif quant à nos propres pratiques. L'implication de l'organisation spatiale et temporelle devient une thématique incontournable de l'urbain. Les rapports entre temps et espace se sont en effet complètement modifiés. Ces changements se sont notamment manifestés par une destruction des temps forts, des temporalités imposées qui constituaient des occasions de rencontres sociales. Par exemple, la sortie de l'école constituait un lieu et un moment propice à une certaine forme de socialisation, à un moment de rencontre imposé mais structurant des rapports sociaux entre parents. **Ces temporalités anciennes collectives constituaient donc des opportunités de créer ou de renforcer des liens sociaux, ou des conflits**. Aujourd'hui, les contraintes temporelles semblent s'être relâchées, un plus grand choix s'offre à l'individu, ce qui pose le problème du devenir social, de l'avenir de "l'être ensemble". De plus, ces temporalités nouvelles posent nécessairement le problème de la **ségrégation sociale**. Ne sont-elles pas finalement l'apanage de privilégiés et n'ont-elles pas pour conséquence d'entraîner une augmentation des contraintes et une déstructuration de certains autres groupes sociaux tels que le personnel des entreprises commerciales ou de certains services publics ? Face à de telles considérations, il faut une véritable réflexion collective et que le politique joue son rôle d'arbitrage. (...)

Les solutions à envisager sont à mon avis inséparables d'une évaluation précise préalable de ces nouvelles pratiques et attentes sociales (...). **"Les maisons du temps et de la mobilité"** [de Belfort] a été créée sur une incitation des pouvoirs publics, plus précisément de la DATAR qui apportait une aide logistique et financière aux municipalités et aux collectivités territoriales. Pour ce qui est du fonctionnement, la maison du temps repose sur une base associative privilégiant les principes de concertation, de dialogue, de discussion, et la réflexion collective. **La structure est donc associative et vise à délivrer des propositions qui feront l'objet d'un arbitrage politique**. Son rôle n'apparaît pas comme décisionnel, mais plutôt comme celui du maître d'œuvre qui viendrait chapeauter l'ensemble. La décision revient donc en fin de compte au politique. L'avantage d'un tel fonctionnement est que, avant sa mise en œuvre, la solution fait l'objet d'un sondage, **la demande sociale est prise en compte en amont**. Un problème majeur induit par les temporalités urbaines est les conséquences en termes sociaux, en terme de liberté, avec notamment la question des "exclus de la mobilité", des "captifs", les questions de sécurité également ou d'entente de voisinage. Je regrette quelque peu que l'on ne prête pas assez d'attention à ces temporalités naissantes et aux nombreux problèmes qu'elles génèrent.

Robert Marconis, *Nouveaux rythmes urbains : la ville à 1000 temps ?*, Café-géo 2002.

Il est professeur de géographie à l'Université de Toulouse-Le Mirail et est l'auteur de *France : recompositions territoriales* (La documentation française, 2000), *Introduction à la géographie* (Armand Collin, 2002), *Technologies nouvelles, mutations industrielles et changements urbains* (Presses universitaires du Septentrion).

## Enjeu n° 2 – Les transports : en finir avec une gestion « père tranquille », il est temps d'anticiper sur les contraintes de demain. —

Depuis à présent trente ans, la municipalité de droite mène une politique favorable aux automobiles. Le choix du métro dans les années 80 était notamment justifié par la volonté de ne pas empiéter sur l'espace vital des automobilistes. Dès que l'on propose des solutions un peu alternatives<sup>1</sup>, un peu innovantes, on se fait traiter d'intégriste anti-automobiles. C'est le thème cher à la droite et à l'extrême droite. L'automobiliste devient une victime alors qu'une automobile émet en moyenne 500 kg de gaz à effet de serres par an ! Pourtant, si l'on tient compte du coût des externalités négatives<sup>2</sup> liées à l'automobile, il est aisé depuis Ivan Illitch de démontrer le caractère contre-productif de ce mode de transport individuel. Mais, « l'automobile est fortement associée à deux valeurs constitutives de la culture occidentale : l'individualisation et l'efficacité. Objet symbolique fort, l'automobile semble même constituer une sorte de matérialisation de ces valeurs »<sup>3</sup>. C'est peut être pour cette raison que Toulouse se montre schizophrène vis-à-vis de ce mode de transport. Ainsi, le Plan de Déplacement Urbain (PDU), adopté en 2001, prévoyait-il de faire passer la part des déplacements en commun de 11 à 16%. Cet objectif a été considéré comme insuffisant par le préfet qui a demandé sa révision, le jour même de son adoption... A ce jour (six ans plus tard) la fréquentation des transports en commun sur l'agglomération stagne à 11%. Contre toute attente, en contradiction avec les objectifs de l'Agenda 21 (qui n'est pas déterminé à un niveau d'agglomération mais commune par commune, comme si la pollution respectait les frontières administratives) ou en violation avec la Charte de l'Environnement adoptée par le Grand Toulouse, on continue à construire de nouveaux équipements routiers destinés à rabattre sur la rocade toujours plus d'automobiles. C'est le plus sûr moyen pour obtenir l'asphyxie économique de la ville avec un périphérique saturé et une aggravation mécanique de la pollution atmosphérique.

Je ne prétends pas avoir une solution miracle à une question complexe et évolutive. Je ne suis ni un adepte du tout métro, ni du tout auto, ni du tout vélo, ni du tout bus. Une solution unique et simpliste est vouée à l'échec. Il faut préparer un cocktail de solutions savamment dosé, comprenant une politique favorable au covoiturage<sup>4</sup>, une gestion des temps urbains permettant d'étaler l'usage des espaces publics en limitant les conflits d'usage, une coordination des politiques de

<sup>1</sup> Curitiba est l'exemple même de l'excellence dans la planification urbaine, par l'anticipation sur plusieurs décennies, l'adaptation et l'amélioration progressive du modèle choisi, la ténacité avec lequel il a été conduit pendant sur une longue période, et surtout par les résultats ([Hwww.wikipedia.fr/H](http://www.wikipedia.fr/H))

<sup>2</sup> pollution, coût des accidents de la route (décès ou invalidité), perte de temps dans les embouteillages, stress, etc.

<sup>3</sup> Certu, *Les citadins face à l'automobilité, Etude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève, Lausanne*, dossier n° 80, 1998, p. 7

<sup>4</sup> « c'est pas cher », c'est facile à mettre en place, cela peut prendre quelques mois à mettre en place et cela aura le même impact que le Grand contournement prévu pour dans 20 ans (cf. encadré)

développement d'entreprises (PDE)<sup>1</sup>, la mise en place d'une ambitieuse politique de transports en commun qui dépasse la simple négociation entre élus pour obtenir que le métro arrive dans sa ville pour intégrer une vision régionale qui passerait par exemple par l'introduction d'un ticket unique (comme pour le RER).

Compte tenu de l'importance de cet enjeu<sup>2</sup>, il est inacceptable que certains élus se couchent devant les services administratifs ou les lobbies et tentent de discréditer les personnes qui ont pris le temps d'aller voir ailleurs comment ça marche.

Je veux que toutes les solutions soient étudiées, discutées, comparées et qu'au final, les choix arrêtés soient présentés, justifiés et explicités aux citoyens. *Sans précipitation et sans prévention* (règle n° 1 du discours de la méthode de Descartes), on doit réfléchir à long terme<sup>3</sup>. Vous trouverez dans les pages qui suivent une possibilité parmi d'autres proposées par le collectif PDU qui réunit une dizaine d'associations et qui, depuis 1998, a pris le temps de réfléchir, d'étudier, d'analyser et de proposer.

Je vous demande de regarder attentivement ces propositions qui ont le mérite d'être équilibrées, supportées par les finances locales et adaptées aux besoins de l'agglomération. Le schéma présenté correspondait

## TRANSPORT URBAIN ce qui se passe ailleurs

❶ Depuis 30 ans, *Munich* a développé 160 hectares de zones piétonnes !

❷ Offre de places et de parcs relais dans quelques grandes agglomérations européennes

- *Hambourg* : 14 000 places pour 1,7 million d'habitants
- *Munich* : 20 000 places pour 1,2 million d'habitants
- *Stuttgart* : 15 000 places pour 600 000 habitants
- Et le *Grand Toulouse* combien de places pour 1 million d'habitants ?

❸ A *Amsterdam*, une réglementation municipale interdit l'entrée de la zone dense aux poids lourds de plus de 7,5 tonnes, sauf délivrance d'un permis.

❹ Sur un grand boulevard de *Barcelone*, une nouvelle réglementation a été mise en place pour la voie de gauche :

- pendant les heures de pointe, il est interdit de s'y arrêter afin de favoriser le flux de transit ;
- entre 10h et 15h, ce couloir est réservé aux livraisons de moins de 30 minutes
- entre 22h et 7 heures, il est permis d'y stationner.

Cette opération jugée satisfaisante va être étendue.

<sup>1</sup> [Hhttp://www.ecologie.gouv.fr/evenementiel/IMG/pdf/BrochurePDE.pdf](http://www.ecologie.gouv.fr/evenementiel/IMG/pdf/BrochurePDE.pdf) H : « Le PDE s'intéresse aux déplacements des salariés, des fournisseurs, des clients et des visiteurs de l'entreprise. Mais il est possible de commencer par les déplacements des salariés et ensuite d'étendre la démarche aux autres intéressés pour procéder par étapes. Le PDE est une démarche avant tout pragmatique qui concilie les enjeux environnementaux, les besoins des entreprises et ceux des salariés ». A noter qu'en 2004, 450 salariés de Disneyland (77) co-voiturent régulièrement dans l'objectif d'atteindre 600 en 2005. A Nantes métropole, en complément à son soutien technique et financier aux études, offre une réduction de 15 % sur l'abonnement "pass-partout". La CCI Grenoble a mis en place un "club des responsables déplacements", via son site "Grenoble Ecobiz". Le PDE de ST-Microelectronics (38) a permis, en un an, à 15 % des salariés d'abandonner leur voiture, réduisant de 29,7 % les consommations et économisant à la collectivité 92 000 €/an. Ainsi, si les principaux employeurs de la ville (Airbus, les hôpitaux et la commune) mettaient en place des PDE ce sont plus de 25.000 employés et autant de véhicules qui seraient concernés... Qu'est ce que l'on attend ?

<sup>2</sup> Toulouse est classée dernière de la classe en matière de transport (cf. encadré)

<sup>3</sup> la longueur des rames

## TRANSPORTS URBAINS : TOULOUSE DERNIERE DES GRANDES VILLES

(le chiffre en gras et caractère **gras** correspond au nombre de points obtenus dans la catégorie. Le total (dernière ligne) permet de classer les villes entre elles).

	BORDEAUX	LILLE	LYON	MARSEILLE	NANTES	STRASBOURG	TOULOUSE
<b>EQUIPEMENT</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>20</b>	<b>9</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	<b>3</b>
<i>Offre</i> (1)	35,8	27,6	39,4	28,2	37,8	34,1	26,5
<i>Maillage</i> (en km de lignes par km <sup>2</sup> )	1,9	1,98	2	1,8	3,54	1,2	1
<i>Capacité</i> (2)	4 481	3 715	5 421	3 728	4 050	4 910	2 420
<b>USAGE</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>7</b>
<i>Déplacements</i> (3)	90	110,14	299	170	166	187	119
<i>Fréquentation</i> (4)	2,5	4	6	6	4,4	5,5	4,5
<b>OFFRE</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>7</b>
<i>Fréquence</i> (5)	42 777	49 163	81 684	66 304	41 423	46 243	24 257
<i>Vitesses d'exploit</i> <sup>o</sup> (en km/h)	16,25	21,7	15,9	13,4	17,4	18,2	19,5
<b>DEVELOPPEMENT</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>8</b>
<i>Investissements</i> (dépenses par voyage en euros)	4,31	0,35	0,93	0,14	0,95	1,25	1,2
<i>Taux de couverture</i> (6)	23,30	45,87	44,5	49	48,2	60,1	39
<i>TCSP</i> (7)	4%	12,3%	12,6%	3,2%	17,8%	11%	1%
<b>Parcs-relais</b> (8)	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>3</b>
	2 497	3 500	4 468	2 906	3 513	4 070	2 920
<b>Age moyen du parc de matériel roulant</b> (en années)	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>4</b>
	8,47	10,3	7,8	10,1	4,8	7	8
<b>Services spécifiques PMR</b> (9)	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>2</b>
	73 106	84 742	95 712	34 031	115 326	110 870	36 200
<b>TOTAL DES POINTS</b>	<b>41</b>	<b>45</b>	<b>72</b>	<b>41</b>	<b>65</b>	<b>67</b>	<b>34</b>
<b>RANG</b>	<b>5<sup>ème</sup></b> <b>(ex æquo)</b>	<b>4<sup>ème</sup></b>	<b>1<sup>er</sup></b>	<b>5<sup>ème</sup></b> <b>(ex æquo)</b>	<b>3<sup>ème</sup></b>	<b>2<sup>ème</sup></b>	<b>DERNIER !</b>

Sources Ville & Transports Magazine, 21 décembre 2005, p. 42

- (1) (en km/hab. : nombre de kilomètres parcourus par les transports publics divisé par le nombre d'habitants du PTU)
- (2) nombre de places offertes par kilomètre rapporté au nombre d'habitants du PTU
- (3) nombre de voyages par an et par habitant
- (4) nombre de voyages divisé par le nombre de kilomètres produits
- (5) kilomètres parcourus divisés par la superficie du réseau
- (6) recettes sur dépenses en pourcentage
- (7) nombre de kilomètres de métro, tram ou bus en site propre par rapport au kilométrage du réseau en pourcentage
- (8) en nombre de places
- (9) nombre de personnes en ayant bénéficié en 2004

aux propositions établies en 2002 pour 2008. La situation ayant changé entre temps, il est nécessaire de l'adapter. Ce pourra être l'objet de l'un des Etats-Généraux que j'appelle de mes vœux pour aplanir les difficultés et faire sortir des solutions soumises aux élus, qui trancheront en justifiant leur choix.

Je crois que la démarche qu'il convient d'adopter consiste à imaginer ce que sera Toulouse à l'horizon 2050 et comment pourra fonctionner une agglomération de 1,5 à 2 millions d'habitants. Nous aurons changé de dimension. Et il faut préparer ce saut quantitatif et qualitatif. Aucune solution n'est à écarter. Même des propositions qui paraissent fantaisistes pourraient à l'avenir reprendre tout leur intérêt, à condition que nous changions notre rapport au temps. Un exemple ? Il existe, entre la gare Matabiau et

### TROIS IDEES A SAVOIR SUR LES TRANSPORTS URBAINS

#### ❶ Vitesse : où l'on retrouve la tortue et le lapin.

- ce n'est pas forcément en augmentant les vitesses de circulation que l'on accroît la capacité d'écoulement d'une voie. Le débit optimal se situe autour de 50 km/h.
- réduire et stabiliser la vitesse de circulation permet de diminuer le bruit et la pollution en ville
- A Lyon, la vitesse de déplacement en voiture est de l'ordre de 17 km/h pour les déplacements internes au centre. Elle est inférieure à la vitesse commerciale offerte par le métro (25km/h) ou le tramway (18 km/h).

❷ Si on demande aux Français en général, « *selon vous qu'est ce qui fait que les gens n'utilisent pas d'avantage les transports publics ?* », le sentiment d'insécurité est la principale raison invoquée avec 59 %. Mais ce **sentiment d'insécurité est plus fortement ressenti par les non-utilisateurs** (62 %) que par les utilisateurs (48 %).

❸ **Stationnement** : un des principaux leviers dans le choix du mode de transport :

- ce n'est pas forcément en augmentant les vitesses de circulation que l'on accroît la capacité d'écoulement d'une voie. Le débit optimal se situe autour de 50 km/h.
- une voiture en double file perturbe davantage le trafic que si on avait simplement supprimée une voie.

le complexe scientifique de Rangueil et le futur Aerospace Valley, l'un des plus longs biefs de France : 1,7 km du canal du Midi reliant le centre ville de Toulouse à l'une de ses banlieues les plus actives. En tenant compte de la vitesse forcément limitée sur ce canal, on pourrait imaginer un système de péniche qui permettrait de transporter passagers et vélos. Ainsi, en prenant le temps de respirer; il faudrait compter une demi-heure pour aller de la Médiathèque à Labège. Mais combien de temps mettez-vous pour faire cette même distance aux heures de pointe ?

En se projetant vers demain, il convient de s'interroger sur l'opportunité ou non d'un grand contournement de Toulouse. Parmi les paramètres à prendre en compte, la question de l'énergie doit rester dans nos mémoires. Sommes-nous certains qu'à l'horizon de 20 ans, nous pourrions rouler autant en automobile qu'aujourd'hui. Autrement dit, ne devons-nous pas anticiper un changement de nos modes de vie, compte tenu des

bouleversements attendus ? Le tableau de la page suivante essaie de déterminer les avantages et les inconvénients de ce contournement qui n'en est pas eux. En effet, Toulouse n'a pas les moyens de se payer un grand contournement, elle devrait se contenter selon les études de la DDE d'un contournement par l'Est (vallée de l'Hers). Ce qui est le plus troublant dans les études présentées, c'est l'absence de coordination entre les grands projets. Ainsi, le « deuxième aéroport », le « grand contournement », le LGV (ligne grande vitesse), la TCP (traversée centrale des Pyrénées) sont-ils traités de

manière non pas déconcentrée mais déconcertante, sans coordination entre les différents services et les différentes collectivités. Ce qui donne prise à de sourdes luttes d'intérêts et une confusion entre les fins, les besoins et les moyens, quand il ne s'agit que d'une paralysie délibérée ou de l'utilisation de tel projet pour contrer tel autre.

Or, tous les projets structurants que je viens d'évoquer doivent être pensés ensemble car ils entraînent des conséquences les uns sur les autres. Un exemple entre mille, si la ligne grande vitesse voit le jour avant 2020, elle aura un impact sur la fréquentation de l'aéroport de Blagnac. Si la TCP est construite, il ne faut pas que se déverse sur la rocade « Ouest » mais qu'elle rejoigne directement l'Eurocentre au Nord de Toulouse.

#### Propositions concrètes et chiffrées du

*Collectif d'associations de défense de l'environnement pour le PDU de l'agglomération toulousaine*

En 2008, les 27,5 km des lignes A et lignes B seront achevés. Et pourtant, le **Plan de Déplacement Urbain** (PDU) prévoit que la plupart des déplacements continueront à se faire en voiture. Au mieux, 12 % des déplacements se feront par transport en commun ! Objectif du collectif d'associations pour la révision du PDU

- **25% de déplacements en transport en commun en 2015**
- **25 % de diminution des polluants émis par rapport à 1996**

#### **Demande prioritaire du collectif PDU en lieu et place du grand contournement :**

- Réseau de tramway
  - o Blagnac + aéroport
  - o Ramonville & Castanet
  - o L'Union & St Jean
  - o Tournefeuille & Plaisance
- Réseau de bus : Fréquent, rapide, de nuit
- Trains d'agglomération
- **Intermodalité vélos piétons** : Sécurité et priorité aux modes doux

Le collectif PDU s'oppose à la création systématique de nouvelles réalisations routières lors de la mise en place de nouveaux transports en commun. Il propose des projets de bus en site propre respectant le bâti existant et l'environnement.

#### **Le projet proposé par le collectif PDU :**

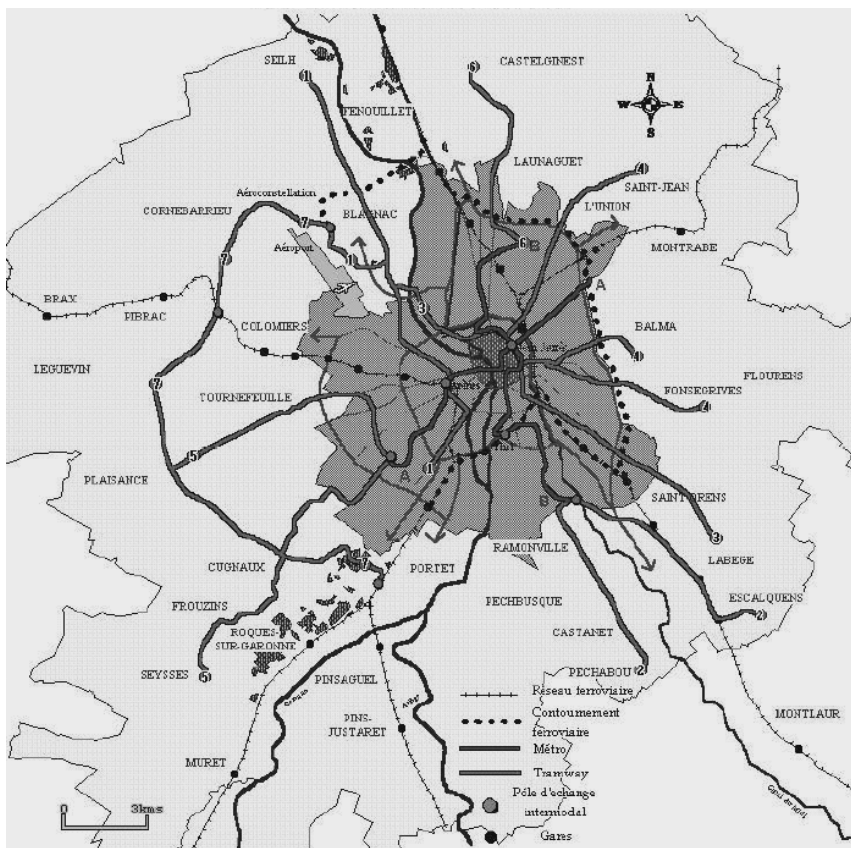
- *desserte ferroviaire des banlieues au quart d'heure* - lignes Montauban, St Sulpice, Castelnaudary, Auterive, Muret, L'Isle-Jourdain
- *maillage de l'agglomération par des lignes de bus cadencées* - avec lignes circulaires d'agglomération, navettes de quartier d'habitation et d'activité, circulant le plus possible en voie réservée, tous les jours, tard le soir et la nuit
- *réseau d'agglomération de 7 lignes de tramway* - couvrant les banlieues et utilisant l'étoile ferroviaire de banlieue : train-tram
- *intermodalité du vélo avec bus, tramway, train et métro* - évitement ferroviaire EST et desserte ferroviaire de l'aéroport

QUEL FINANCEMENT ?		(en million d'€)
· Proposition tramway pour 2015	130 km de tramway	1.600
· Proposition ferroviaire pour 2015	30 km de voies ferrées	650
	18 km de VAL	1.400
	10 km de VAL	800
	<b>TOTAL</b>	<b>3.850</b>

La carte (page suivante) illustre le projet du collectif PDU.



## Propositions 2015 du collectif d'associations de défense de l'environnement pour le PDU de l'agglomération toulousaine (en cours de révision)



METRO VAL	
<b>A</b>	Basso Cambo – Gramont
<b>B</b>	Borderouge –Ramonville

LIAISON FERROVIAIRE	
<b>Aéroport</b>	Liaison Aéroport - ligne de Paris
<b>EST</b>	Contournement par la vallée de l'Hers ligne Paris - ligne Narbonne
<b>SUD</b>	Doublement à 4 voies Montaudran – Portet

TRAMWAY	
<b>1</b>	Cancéropôle – Ligne A – bifurcation Seilh et Cornebarrieu
<b>2</b>	Pechabou - Castanet – ligne B – Labège - Escalquens
<b>3</b>	Blagnac – Centre – St Orens.
<b>4</b>	St Jean – Centre – bifurcation Balma et Fongsegrives
<b>5</b>	Plaisance – Ligne A – Seysses
<b>6</b>	Castelginest - Barrière de Paris (ligne B)
<b>7</b>	Contournement Ouest : Blagnac, Colomiers, Plaisance, Cugnaux, Portet

## Grand contournement de Toulouse

Tout comme Jean-Luc Moudenc choisit ses adversaires pour la prochaine élection (visiblement il a faibli pour Martin Malvy, peut être parce qu'il croit que la différence d'âge jouera à son avantage), il essaie de concentrer le débat sur un sujet polémique. Le Grand contournement en est un. D'abord parce qu'il n'a de « grand » que le nom. En effet, il ne concerne que le contournement Est de Toulouse (entre la barrière de Paris et le Lauragais) et oublie l'Ouest. Ensuite, ce projet est présenté comme compatible avec l'Agenda21 (ne riez pas !). A partir des documents disponibles auprès de la DDE, essayons d'y voir clair.

### Présentation du projet

#### Situation actuelle

Le trafic de transit, à l'échelle de l'aire urbaine, a doublé entre 1996 et 2003, passant globalement de 10.000 véhicules par jour, à 20 000 véhicules par jour. Les poids lourds représentent 20 % du transit (4.000 PL/jour).

Les trafics d'échanges (150.000 véhicules /jour, + 4,5 %/an depuis 1996) sont composés pour 2/3 d'échanges locaux (aire urbaine/aire métropolitaine) et 1/3 d'échanges plus lointains (régions voisines) et seulement 5 % des échanges ont leur origine ou leur destination au-delà des régions voisines. La part des voitures particulières est passée de 47,7 % (1978) à 61,9 % (2004) principalement en raison de l'étalement urbain.

#### Situation prévisible à l'horizon 2020

La population sur l'aire urbaine devrait croître de 370.000 habitants. Pour les besoins de l'étude, la DDE espère que la part de marché des transports collectifs urbains passera de 7% (2004) à 16 % ! Le trafic de transit pourrait atteindre 32.000 véhicules/jour et le trafic d'échange devrait s'établir. **Le contournement Est pourrait absorber 15 % du trafic à l'heure de pointe sur les sections les plus chargées** du périphérique (soit à peine 3 ans de croissance de l'usage du périphérique !). Une première estimation de ce contournement Est est évaluée à 1 200 millions d'euro (valeur 2006). On peut raisonnablement estimer que le coût de revient sera de l'ordre de 2 000 millions d'euro ! Petite précision : plus le contournement s'éloigne de Toulouse, moins il a d'effet sur le trafic métropolitain et il soulage moins le périphérique saturé aux heures de pointes. La distance idéale selon la mairie serait de construire le périphérique à 5 km de Toulouse. Comme cela, les problèmes sont pour les localités voisines et les toulousains profitent de cet équipement. Pour des raisons différentes, le président de Région (Martin Malvy) se montre intéressé par un « vrai » contournement Est qui traverserait le Tarn et permettrait de relier les trois principales villes du Tarn. Si on peut comprendre cette position en raison de la question de l'aménagement du territoire régional, force est de constater que l'effet de soulagement pour la rocade toulousaine sera faible.

### Inconvénients du projet

C'est un projet lointain, il sera disponible au mieux dans 20 ans. Que faire, tout de suite pour les embouteillages qui paralyse la rocade un matin sur deux ? C'est un projet anti-écologique. Il ne résout aucun des problèmes de l'agglomération. Il maintient le laisser-faire, le tout-automobile, il n'anticipe pas sur la crise probable de l'énergie. C'est un projet contre-productif : pour alléger la rocade de 15 % et pendant 2 heures, on construit un énorme machin. Il existe des alternatives aussi efficaces et moins coûteuses. C'est un projet dispendieux. Quelqu'un saurait-il combien cela coûtera-t-il si on divise le coût par le nombre de véhicules ?

### A qui profite le « grand contournement » ?

Tiens, c'est une idée ça. Et si on mettait un péage ? Comme cela, le coût n'est pas supporté par les impôts et sera payé par les usagers. Alors voyons, qui pourrait financer ce projet ? la Société Générale (actionnaire de VINCI). Qui pourrait construire ce contournement ? VINCI ou l'une de ses filiales. Qui pourrait exploiter le péage ? Autoroutes du Sud (filiale de VINCI) ? Ah, oui, vu comme ça, cela commence à devenir très intéressant.

### Solutions alternatives à effet immédiat

Il faut faciliter les échanges entre Toulouse et la banlieue. Si 30 % des automobilistes utilisent le co-voiturage, on obtient une diminution de 15 % du trafic. Si on organise un décalage dans le temps entre les différents utilisateurs, on peut étaler l'usage et éviter les embouteillages. Si on développe les transports en commun et pourquoi pas un « métrophérique » pour relier les banlieues entre elles sans passer par Toulouse et sa rocade. Et tout cela, a un effet aujourd'hui, sans coûter des milliards d'euro (à part le « métrophérique »). Qu'est ce qu'on attend ?

### Que faire avec 2 milliards d'euro ?

Jean-Charles Valadier (animateur du Collectif PDU) lance des pistes pour des projets socialement et environnementalement bien plus utiles :

- faire enfin le contournement ferroviaire de Toulouse, pour 600 millions d'euro, ce qui permettrait de charger enfin l'étoile ferroviaire de Toulouse au quart d'heure ;
- requalifier la ligne de train Toulouse-Albi en 2 fois 2 voies à la norme européenne : 800 millions d'euro
- créer la desserte ferroviaire de l'aéroport 400 millions d'euros (plus l'économie sur les 2 ponts routiers prévus au nord de Toulouse)
- Avec 2 milliards d'euro, on pourrait envisager 1000km de piste cyclables (100 millions d'euro), 80 km de tramways (1200 millions d'euro), 150 km de bus en site propre (700 millions d'euro).

## Toulouse souhaite-t-elle *vraiment* devenir une métropole européenne ?—

Pour conclure, partons d'un constat : aucun projet d'urbanisme toulousain n'a été retenu dans le livre édité par la Revue « Le Moniteur », sur les *Projets urbains en France*. De la même, il est regrettable que Toulouse n'appartienne pas au réseau des villes « histoire et mémoire du monde »<sup>1</sup>. Autrement dit, la politique d'urbanisme a l'image des autres politiques municipales : elle est aussi incohérente, anti-démocratique et méprisante des Toulousain(e)s qu'elle est, dans le même temps, volubile, expansive et exhibitionniste lorsqu'il s'agit d'en vanter les mérites dans les colonnes de la presse municipale.

Si Toulouse souhaite devenir une métropole, elle n'en prend pas pour le moment le chemin. Car, comme on l'a déjà vu, la politique urbaine manque de cohérence, de transparence et de perspective. Pour ma part, je proposerai une politique urbaine au diapason de la politique municipale dont j'ai déjà décrit les contours dans les chapitres précédents. La politique urbaine est la transcription de la volonté de créer une **ville solidaire, dynamique, en anticipation permanente sur les changements majeurs du siècle qui vient tout en mettant en œuvre un art de vivre, un respect des habitant(e)s et en créant des lieux de dialogue et de démocratie.**

En effet, nous allons voir dans le prochain chapitre qu'en matière de démocratie, la municipalité parle beaucoup, se gargarise d'un rien mais pratique une démocratie dite « de proximité » plus proche des corporatismes du Moyen-Age que de la démocratie participative.

---

<sup>1</sup> [Hwww.ovpm.org](http://www.ovpm.org). L'organisation des villes du patrimoine mondial (OVPM) regroupe 215 villes « ayant sur leur territoire un site inscrit par l'UNESCO dans la liste du patrimoine mondial de l'humanité. Rappelons que le Canal du midi est inscrit sur cette liste. En France, outre Paris, les villes d'Amiens, d'Avignon, Carcassonne, Le Havre, Provins ou Strasbourg appartiennent à ce réseau.