

L'accessibilité aux programmes immobiliers des années 1980 à nos jours, quelle Cohérence Urbanisme -Transport dans un contexte d'accroissement de la densité dans le sud- ouest toulousain



Sylvain GROUET sous la direction de M. Philippe DUGOT en vue de l'obtention du Master 2 mention Urbanisme et Aménagement parcours Transport et Mobilités

A mes grand-parents Geneviève et Raymond

« Cité et civilité ont la même racine étymologique »

Richard Sennet

Sommaire

I – Evolution de la cohérence urbanisme transport cas général & cas toulousain

A – Rôle du pôle territorial sud et évolution des politiques en matière de cohérence urbanisme transport

B - Contexte global de l'agglomération toulousaine

II – Le Sud Ouest Toulousain, un secteur manquant d'infrastructure de transport malgré un besoin de mobilité de plus en plus accru

A - Présentation de la zone étudiée

B - Des axes routiers saturés, inadaptés aux projets de développement futur

C - Des infrastructures cyclables, piétonnes et en transport en commun suffisantes ?

III – Une accessibilité aux logements de plus en plus contrainte

A - Un développement urbain important plus ou moins maîtrisé

B – Une difficile prévision des travaux d'aménagement

C – Des outils existants pour réguler au mieux l'accessibilité

Remerciements

Je remercie l'équipe pédagogique du Master T.R.A.N.S.M.O.B pour leur implication dans le parcours, pour leur enseignement, pour les rencontres avec les intervenants, ainsi que l'organisation du voyage d'étude.

Je remercie particulièrement M. Dugot pour m'avoir donné des conseils dans la rédaction de mon mémoire.

Je remercie le directeur du pôle territorial sud M. Stéphane Lavergne de m'avoir fait confiance. J'adresse également mes remerciements à Rachel Michel pour m'avoir guidé durant ces deux stages au pôle territorial sud. Mes remerciements vont aussi à l'ensemble du service *Gestion de l'Espace Public* et notamment à mes deux collègues de bureau Thérèse et Jean-François pour leur bonne humeur.

Enfin, mes remerciements s'adressent, bien entendu, à l'ensemble du personnel du pôle territorial sud avec qui j'ai apprécié travailler pendant ces 5 mois.

Avant – Propos

Le stage, d'une durée de 5 mois s'est déroulé au sein du service Domaine Développement Aménagement, Gestion de l'Espace Public du premier mars 2018 au premier août 2018, en vue de l'obtention du Master 2 mention Urbanisme et Aménagement parcours Transport et Mobilités.

Le pôle territorial sud comprend désormais, depuis 2014, sur son périmètre d'action les municipalité de Tournefeuille, de Cugnaux et de Villeneuve-Tolosane ainsi que les quartiers des Pradettes, du Mirail, de la Reynerie, de Bellefontaine et de Lafourquette/Gironis auquel s'ajoute une partie du quartier de Lardenne comme l'indique la figure suivante.

Figure 1: Les différents pôles territoriaux de Toulouse Métropole



Source : <http://www.toulousemetropole.fr/collectivite/poles-territoriaux>

C'est dans un contexte de forte augmentation démographique dans la métropole toulousaine (15 000 nouveaux habitants arrivent dans la métropole toulousaine chaque année), que je décidais de faire une évaluation de questions relatives à l'accessibilité des nouveaux programmes immobiliers. Une évaluation au sens large car elle touche l'aménagement de la voirie, gestion des stationnement, accessibilité P.M.R, mobilité cyclable et piétonne ...)

Introduction

J'ai choisi de concentrer mon étude sur le rapport entre urbanisme et transport au travers d'un quartier toulousain, le quartier de Saint Simon. Ce quartier, en plein développement urbain, rassemble toutes les difficultés caractéristiques d'un manque de cohérence entre le développement urbain et le réseau de transport. Ce problème est d'autant plus important que l'agglomération toulousaine accueillent chaque année 15 000 nouveaux habitants. Toutefois la majorité des grandes agglomérations connaissent ces mêmes difficultés.

Aujourd'hui, les grandes agglomérations, souvent qualifiées de métropoles, accueillent de plus en plus d'habitants tout en facilitant de plus en plus la mobilité devenant, selon un certain nombre d'études, de plus en plus essentielle à notre économie et à notre mode de vie ¹

Une association entre densité et mobilité engendrerait une réduction des distances parcourues par les habitants ce qui semble, aujourd'hui, correspondre aux attentes contemporaines et notamment environnementales. En effet, la célèbre « courbe de Newman et Kenworthy » met en avant le lien existant entre densité des agglomérations et consommation énergétique des habitants en distinguant 3 groupes de villes allant de la plus énergivore car étalée (Nord-Américaine) à la moins énergivore étant la moins étalée (Asiatique). La densification urbaine, selon d'autres études ², entraînerait ainsi une baisse des émissions de CO₂ par la baisse des distances parcourues sur le territoire, par ses habitants, de la « dépendance automobile » et la préservation des ressources terrestres périphériques. Pour autant l'idée que la densité soit l'unique solution à la limitation de l'empreinte environnementale des agglomérations doit être discutée. Des publications³ tempèrent cette idée en questionnant le périmètre des études conduisant à une telle conclusion et interrogent sur la définition de la « dépendance automobile ». Si, la densité apparaît comme un des leviers donnés à l'urbaniste pour répondre à ces enjeux, elle n'en reste qu'un élément parmi d'autres.

Diverses notions tentent de l'intégrer dans la planification urbaine et notamment dans la politique de transport. C'est par exemple le cas du concept de transit-oriented development (T.O.D), établi par l'urbaniste américain Peter Calthorpe en 1993 visant à favoriser l'aménagement

1 CONFÉRENCE NATIONALE DES TERRITOIRES, la dynamique urbaine des territoires français, La France des territoires, conference-territoires.gouv.fr, 26/12/17 [en ligne]

2 Construire et mettre en œuvre un guide méthodologique Plan Climat-Energie Territorial, ADEME, 12/2009

3 DUPUY Gabriel, La Dépendance à l'égard de l'automobile, Paris, Predit, La Documentation Française, collection Le point sur, 2006, 93 pages.

de quartiers denses respectant la mixité fonctionnelle situés autour de stations de transport collectif et favorisant les modes actifs. Ce concept a été retranscrit au début des années 2000 d'abord à travers différents projets comme celui du Grand Paris dans lequel la construction de logements et de commerces⁴ a été favorisée aux abords des futures gares de métro et de RER. Puis, dans un contexte de globalisation économique favorisant l'avènement des « métropoles », des outils visant à inciter l'association de la densité et de la mobilité ont vu le jour dans des documents d'urbanisme. Ainsi le P.L.U.I mis au jour, par la loi A.L.U.R (Loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové) , favorise, d'une part, la densité dans les zones tendues et, d'autre part, la prise en compte des transports en commun et des mobilités douces. En effet, entre 2006 et 2013, par leur attractivité économique la plupart des métropoles françaises ont vu leur croissance démographique croître de manière exponentielle (entre 10 et 19%)⁵. Mais cette croissance démographique entraîne des besoins en mobilité de plus en plus importants. Dans beaucoup d'agglomérations même si des investissements lourds sont réalisés en matière de transport public comme la seconde ligne de métro à Rennes ou en mobilité douce comme le réseau cyclable strasbourgeois, les métropoles restent face à un défi de taille pour que la mobilité n'entraîne pas d'impact inacceptable. Les métropoles et les grandes agglomérations mettent d'ailleurs de plus en plus en avant les actions qu'elles mènent en matière de transport et de mobilité. La corrélation transport urbanisme se voit transposer au sein des campagnes d'information et des campagnes politiques. L'élus est face à deux fortes demandes pas toujours compatibles entre elle : la visibilité et la compétitivité nationale ou internationale d'un côté et la popularité politique parmi ses mandants/électeurs de l'autre. Un projet économique n'est en effet toujours pas synonyme d'adhésion unanime notamment lorsqu'il s'agit d'un projet de quartier d'affaire ⁶. Ces-derniers entraînent en effet une profonde mutation du quartier dans lequel il s'implante étant marqué par une forte spéculation pouvant entraîner des phénomènes de gentrification.

L'urbanisme, originellement outil socio-économique, devient alors un instrument politique.

Par ailleurs, les métropoles essayent d'augmenter tout en coordonnant leur capacité d'accueil ⁷.

Aujourd'hui l'étalement urbain non maîtrisé constitue l'une des principales défaillances dans la cohérence urbanisme - transport nécessaire à la maîtrise des nuisances liées aux transports :

4 BICARD DANIEL, Grand Paris, le pari de la proximité, Isa-conso.fr, 08/11/2017 [en ligne]

5 GOURDON Jessica, Une carte de France des « territoires qui gagnent » et des « territoires qui perdent », lemonde.fr, 17/11/2017

6 DUWIG Dominique, Un quartier d'affaires malgré la tempête, dna.fr, 22/11/2011

7 COURTOIS Claudia, MATEO Pascal, Métropole millionnaire : la folie des grandeurs ?, lepoint.fr, 02/12/2010

- L'étalement urbain entraîne un allongement des déplacements au quotidien aboutissant à une hausse de la pollution ayant une incidence sur la qualité de l'air entraînant la mort prématurée de 34 000 à 48 000 personnes par an en France⁸.
- -L'étalement urbain conduit à un mitage des espaces naturels et agricoles et à une imperméabilisation des sols.

La loi A.L.U.R donne aux différents E.P.C.I-F.P (Établissement Public de Coopération Intercommunale à Fiscalité Propre) des moyens inciter la densification en leur permettant, par exemple, d'imposer une densité minimale de constructions. C'est aussi une cohérence à l'échelle du territoire qui est aussi recherchée, ainsi la loi A.L.U.R prévoit qu'en absence d'un S.C.O.T le R.N.U s'applique avec son principe de constructibilité limitée. Enfin cette loi donne, par ailleurs, aux différentes commissions départementales davantage de pouvoirs pour préserver espaces agricoles. Pour autant un certain nombre d'habitants, et plus particulièrement ceux résidant dans une zone pavillonnaire, se méfient voire refusent à cette vision d'une ville dense, qui est, pourtant, un objectif majeur du développement durable urbain. En effet, la densité est le plus souvent perçue à l'image des grands ensembles des années 1960 ce qui entraîne l'apparition de nombreuses craintes comme la « fin de la tranquillité » ou l'éclosion du stationnement sauvage. Toutefois, un certain nombre de zones pavillonnaires notamment dans l'agglomération parisienne, perçues comme étant peu denses, se sont densifiées tout au long du XX^e siècle généralement par un phénomène de division et de revente des lots, par une extension du bâti (rehaussement), ou par une augmentation du nombre d'habitants par logement. Ce phénomène de densification pavillonnaire a été encouragé par les élus qui y ont vu là un moyen d'atteindre les objectifs en matière de densification en rendant celle-ci « acceptable » au yeux des habitants. Cette politique s'inscrit ainsi au sein du projet « Build In My BackYard » (B.I.M.B.Y) ayant pour but de réunir « des acteurs de l'urbain (habitants, techniciens, élus) pour mobiliser le foncier des tissus pavillonnaires existants » afin « de financer le renouvellement et la densification progressive de ces quartiers ». ⁹ Bien qu'il s'agisse là d'une densification dite « douce » ¹⁰, et parfois limitée par l'existence de règlements et de cahier de charge des copropriétés, elle reste néanmoins effective. Par ailleurs la densité et la mobilité doivent être pilotées au sein des métropoles car quand les centre-villes des villes dites moyennes se vident au profit de leurs périphéries tandis que celles des grandes

8 LOUKIL Alexandre, Pollution de l'air : combien de morts fait-elle en France et à Paris ? capital.fr, 13/10/2017 9 B ;I.M.B.Y, Le projet Bimby en quelque mot, 04/01/2017, bimby.fr/2011/01/le-projet-de-recherche-bimby-en-quelques-mots [en ligne]

10 TOUATI, Anastasia. 2012. « L'habitant maître d'ouvrage. Au coeur de la densification pavillonnaire. », *Études foncières*, n° 157, p. 34-39.

agglomérations se voit être rattrapé par la gentrification. L'attractivité des grandes métropoles entraîne des exigences nouvelles en mobilité. Ainsi le principe d' « égalité des territoires » pourrait se voir remplacer par un principe d' « égalité à l'accès au territoire ». C'est la raison pour laquelle leur accessibilité se doit d'être efficace. Si la densification s'accroît, elle est néanmoins confrontée à l'accès à ce nouveau besoin de mobilité. L'accessibilité aux nouvelles zones densifiées fait face à plusieurs contraintes comme l'absence de voie de transport en commun structurante, la saturation complète des d'axes routiers existants, ou encore l'inadaptation de la voirie. Le traitement de la densité doit être pensé en fonction du réseau de transport sous peine de voir s'accroître la pollution mais également le coût lié à la congestion urbaine et cela, sans même compter le coût d'une éventuelle congestion dans les mobilités douces ou actives. Toutefois une gestion soucieuse de l'implantation des différents programmes immobiliers s'avère aujourd'hui difficile à mettre en place. En effet, une grande partie des nouvelles implantations se réalise au sein d'un milieu urbain diffus. Celui-ci étant le plus souvent une zone déjà dense tel qu'un ancien noyau villageois ou une zone pavillonnaire. La voirie, souvent dégradée ou pas assez large, la zone urbaine est parfois non adaptée à l'arrivée de ces nouveaux programmes. Cependant, de nouveaux programmes sont réalisés en coopération avec la collectivité locale afin de les adapter le mieux possible à l'environnement local.

Ainsi, 2 enjeux se dessinent :

- Comment corriger les erreurs ?
- Comment éviter que les erreurs se reproduisent ?

Les zones d'habitat résidentiel sont, en effet, aujourd'hui confrontées à un problème majeur. Comment faciliter leur accessibilité, souvent entravée par divers éléments tel que l'architecture urbaine locale, le manque de transport en commun ou encore les flux de transit.

Pour permettre un développement de l'habitat sain, il est nécessaire de prendre en compte ces différents éléments. Pour explorer ce sujet, la partie Sud-Ouest de l'agglomération Toulousaine et le quartier de Saint-Simon semblent être des exemples significatifs. Afin de rendre compte, au mieux, des enjeux et des difficultés en terme de mobilité et d'accessibilité engendrés par une densification rapide et soudaine, l'étude présentée va être déclinée selon une approche scalaire.

Ainsi la première partie présente le rôle du pôle territorial sud, et étudie comment doit être appréhendé l'espace public. Puis elle met en avant les diverses évolutions existantes entre urbanisme et transport et notamment comment un certain nombre d'agglomérations essayent de passer d'une logique d'urbanisation diffuse où les infrastructures de transport sont mises en place au grès de l'étalement urbain à une urbanisation plus dense dans laquelle l'urbanisation est planifiée selon les infrastructures de transport projetées. Cette même partie expose ensuite le contexte global de l'agglomération Toulousaine en terme d'urbanisation et de transport.

La deuxième partie, quant à elle, met en avant l'état des lieux, les contraintes et les enjeux en terme de transport et d'urbanisation du quartier de Saint-Simon. Elle étudie plus particulièrement la Voie bus du Canal Saint Martory (V.C.S.M) et le réaménagement des axes routiers existants.

Enfin la troisième et dernière partie explore les problématiques caractéristiques d'une urbanisation dans le tissu urbain diffus, difficile à contrôler, au travers d'exemples d'implantation de programmes immobiliers. Parallèlement, cette partie expose les moyens à disposition du pôle territorial sud et du reste des services de Toulouse Métropole pour contrôler et accompagner cette urbanisation ainsi que ses limites.

I – Evolution de la cohérence urbanisme transport cas général & cas toulousain

A – Rôle du pôle territorial sud et évolution des politiques en matière de cohérence urbanisme transport

1 - Le Pole territorial sud, une nouvelle forme d'action territoriale

a - Un fonctionnement novateur pour des enjeux métropolitains

Suite au changement de majorité en 2014, le nombre de pôles territoriaux, alors au nombre de 8, a été réduit au nombre de 5. Le pôle territorial Sud-Ouest est devenu le pôle territorial sud. Aujourd'hui le pôle centre, le pôle sud, le pôle ouest, le pôle nord ainsi que le pôle Est recouvrent ainsi l'ensemble des 37 communes de Toulouse Métropole. Les pôles territoriaux ont pour rôle de gérer toutes les interventions quotidiennes de proximité (propreté, entretien de voirie, réparations et sécurité, étude de proximité...) sur leurs périmètres respectifs. Plusieurs autres types de tâches sont effectués par chaque Pôle. Dans les domaines de l'aménagement et des déplacements ils sont notamment chargés de mettre en place de nouveaux plans de circulation, de délivrer des permis de construire, ou encore de réaliser les demandes d'acquisition en vue d'un alignement.

Le pôle territorial sud comprend désormais sur son périmètre d'action les communes de Tournefeuille, de Cugnaux et de Villeneuve - Tolosane ainsi que pour la commune de Toulouse, les quartiers des Pradettes, du Mirail, de la Reynerie, de Bellefontaine et de Lafourguette/Gironis auquel s'ajoute une partie des quartiers de Lardenne. Cet ensemble de communes et de quartiers englobant plus de 100 000 habitants. Il s'agit pourtant d'un des pôles les moins étendus de Toulouse Métropole s'étendant néanmoins sur environ 60 km². Les bureaux du Pole Territorial sud, quant à eux, sont situés chemin de Perpignan sur la commune de Toulouse. Les 5 mois de mon stage au sein du service Gestion de l'Espace Public mais aussi au sein du service Développement et Aménagement m'ont permis de comprendre la complexité des enjeux portant sur l'espace public et les déplacements.

b - Mission du stage et insertion avec les projets de transport et d'aménagement en cours

Mon stage portait sur l'accessibilité aux nouveaux programmes immobiliers. Cependant, j'ai travaillé sur de nombreux sujets dépassant largement cet objet. J'ai suivi l'instruction des permis de construire afin de déterminer leur compatibilité avec les déplacements en général et plus particulièrement ceux des personnes à mobilité réduite (P.M.R). Dans le même domaine j'ai suivi les phases de concertation avec les promoteurs immobiliers et les cabinets d'urbanisme dans le cadre des phases Avant Projet (A.V.P). Les projets immobiliers étudiés comportaient des fonctions et des emprises variées allant de 5000 m² à 200 000 m². Leurs diversités dans leur fonction, usage et forme se retrouvaient dans celles des questions qu'ils amenaient, toutefois de nombreux problèmes posés étaient récurrents. Parallèlement j'ai participé à des réunions concernant les demandes de classement vers le domaine public de voirie en « rue privée » gérée par les Associations Syndicales Libres (A.S.L). Les études concernant les nouveaux programmes immobiliers m'ont aussi permis de travailler sur les aménagements divers à réaliser. Pour cela j'ai été amené à utiliser des logiciels de bureautique mais essentiellement des logiciels de dessin tel qu'Autocad ou Covadis. A travers ces logiciels j'ai pu réaliser des dessins ou plans d'aménagement comme par exemples des épures de giration permettant de savoir si un véhicule pouvait sortir d'une habitation et accéder à la voirie publique sans difficulté et sans compromettre la sécurité. J'ai aussi travaillé sur des études de voirie et de circulation qui m'ont amené à réaliser des études de proximité concernant la mise en place de potelets anti stationnement ou la création de passages piétons. Ces études de proximité ont porté quelquefois sur des aménagement déjà conçus qui nécessitaient une réadaptation. C'est dans ce cadre là que j'ai étudié plus particulièrement des aménagements cyclables parallèles au tracé du Linéo 3 (ligne B.H.N.S) afin de les mettre aux normes cyclables établies dans la charte cyclable de Toulouse Métropole. Au cours de cette opération il a fallu trouver plusieurs solutions pour mettre aux normes les entrées et les sorties des aménagements cyclables concernés. C'est dans ce cadre précis que j'ai étudié la possibilité de retravailler les îlots, la voirie ainsi que le marquage au sol sur des aménagements déjà réalisés afin de les adapter au mieux.

c – Action territoriale présentant des handicaps et opportunités

Le but des chartes d'aménagement, notamment celles concernant la voirie, est de conduire à une certaine harmonisation dans les aménagements dans le ressort de Toulouse Métropole. Deux chartes sont principalement utilisées dans le cadre des aménagements de voirie. La première, déjà évoquée, est celle consacrée aux aménagements cyclables. Ce cahier des « recommandations techniques pour les aménagements cyclables », de sa vraie appellation, définit, classe et régleme les différents types d'aménagements cyclables. Ce document cherche l'harmonisation et la sécurisation des différentes infrastructures cyclables.

La seconde est signée par Toulouse Métropole et par 15 associations représentantes de personnes en situation de handicap et de personnes âgées en septembre 2016. Elle a pour objectif d'adapter le plus rapidement possible l'espace public aux besoins de tous les usagers et d'anticiper leurs prises en compte pour les aménagements à venir. Un des besoins aujourd'hui porte notamment sur la largeur des trottoirs souvent inférieure à 1,40m et donc trop restreinte pour permettre le passage des P.M.R ou des poussettes.

Les nouveaux aménagements réalisés par le pôle territorial sud doivent être conformes à ces deux chartes.

Pour le pôle territorial sud et sans doute également dans les autres Pôles, la prise de décision en matière d'aménagement rencontre des difficultés : en effet la décentralisation n'a pas pu clarifier suffisamment les attributions de compétences aux divers niveaux de gouvernances locales du fait qu'il existe des compétences obligatoires et d'autres facultatives, des compétences obligatoirement transférées ou déléguées et d'autres qui ne le sont que de façon optionnelle ou au bout d'un certain délai . Des compétences très importantes comme par exemple les compétences de sécurité et de circulation sont restées au niveau communal, le maire est le responsable de la police de circulation sur sa commune. Ainsi à Tournefeuille les pistes cyclables sont établies le plus souvent sur trottoir ce qui est contraire aux préconisations de la Charte cyclable de Toulouse Métropole. Tournefeuille est presque démunie de zone 30 bien qu'elles soient encouragées par la métropole. La Métropole est dans l'incapacité d'obliger une commune à suivre ces préconisations malgré les avis défavorables du Pôle. Cela pose un problème en matière d'homogénéisation des

aménagements sur le territoire de la métropole, bien que cette situation soit aujourd'hui en train d'évoluer.

On retrouve ce problème au niveau du budget. En effet les Dotations « État Compétence Voirie » ont transféré des fonds aux communes qui reversent ce budget à leur tour à la métropole. Dans un autre domaine, la métropole ne peut pas décider des travaux sur la ville de Cugnaux ou sur tous autres communes pourtant dans l'emprise du territoire métropolitain sans recueillir l'accord de la municipalité concernée.

Si, l'état actuel du transfert de compétence entre les communes et la Métropole permet à cette dernière de ne déployer sa politique dans certains domaines que de façon incomplète, inversement, ce problème de centralisation/décentralisation de la gouvernance peut apparaître comme un handicap pour les communes de la métropole

Revenons à nouveau sur le cas de Tournefeuille qui comportait, avant la création de la métropole et le transfert de compétences, un service technique important aujourd'hui intégré dans celui de la Métropole. Désormais, selon la commune de Tournefeuille le service technique métropolitain manque de réactivité par rapport à celle attribuée au service technique communal de naguère.

Cependant le transfert de compétences peut avoir des avantages pour certaines communes de taille plus modeste ou dotées de moyens financiers et techniques moins abondants. Cette solidarité intercommunale voulue par le législateur des lois M.A.P.T.A.M et N.O.T.R.e et dont la Métropole est l'outil, est parfaitement illustrée par la commune de Villeneuve - Tolosane qui a pu lancer l'aménagement d'une Z.A.C sur son territoire car elle a pu disposer via la métropole d'un budget plus important.

De la même manière, la décentralisation a permis l'homogénéisation notamment pour la compétence P.A.V.E (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie des Espaces publics), pour cela tous les conseils municipaux ont dû délibérer pour transférer la compétence correspondante à la métropole. Cette compétence métropolitaine a conduit, par exemple, à l'élaboration d'un S.D.A.V (Schéma Directeur Aménagement Voirie) définissant un « itinéraire d'accessibilité » dotant la métropole d'une vision générale des futurs cheminements piétons à réaliser en priorité. Dans le cadre de ses actions, le pôle territorial sud organise des réunions de quartier avec les élus de quartier et les habitants afin de travailler en concertation sur certains aménagements. Si cette

concertation ne porte que sur des éléments précis tel que la mise en place de potelet anti-stationnement ou la réfection de la voirie elle permet un dialogue et des aménagements tenant davantage compte de la volonté des habitants. Ainsi, le pôle territorial sud organise régulièrement des diagnostics « en marchant » (à pieds) avec les habitants sur une zone définie afin de comprendre et d'analyser avec les habitants quels sont les besoins éventuels en matière d'aménagement de l'espace public.

C'est parce que l'espace public est aujourd'hui un sujet éminemment stratégique qui mène assez souvent à des oppositions et confrontations entre habitants et autorité locale que le pôle territorial sud essaye à la fois de prendre en compte les avis des habitants et d'expliquer la démarche et le but des futurs aménagements y compris ceux en relation avec de nouveaux programmes d'habitation.

2 – L'espace public, maillon essentiel de l'aménagement urbain

Avant de pouvoir parler de déplacement et d'urbanisme, il est impératif de définir l'espace public. La façon dont on l'aborde influe considérablement sur les aménagements qui, au final, s'imposeront.

Ainsi, comme tout sujet politique, l'aménagement de l'espace public est un sujet clivant. De nombreux exemples le montrent : un des plus récents a été celui des voies sur berges à Paris pour lesquelles, au-delà des manifestations de soutien ou d'opposition et les nombreuses pétitions, deux visions se sont exprimées par tribunes interposées dans la presse et dans les médias.

Si la notion d'espace public s'emploie dans divers domaines d'étude, elle reste en majeure partie employée pour parler de la ville et des espaces urbains. Les espaces publics se déclinent sous différents aspects tel que les rues, avenues, boulevards, places, jardins et parcs ainsi que les marchés. L'espace public est l'essence même de la ville et du vivre ensemble selon certaine définition. Ces aspects ont fait de l'espace public un élément déterminant les choix d'aménagement qui influencent et transforment les cadres de la vie collective et les choix quotidiens comme, par exemple notre manière de se déplacer.

a – L'espace public fortement influencé par les mutations économiques

La forme moderne de l'espace public que nous connaissons aujourd'hui a été fortement influencée par les mutations économiques des 2 siècles précédents. Ainsi, L'espace public a d'abord été adapté aux besoins du capitalisme industriel. Celui-ci demande à l'espace public d'être structuré selon un plan de zone répartissant les usages du sol. Cette conception de la planification urbaine est théorisée par Le Corbusier en 1941 dans la Charte d'Athènes dans laquelle les principes de zonage et de circulation entre les zones sont développées. Les espaces urbains et publics, en ayant 4 fonctions possibles (vie, travail, loisirs et enfin transport pour relier les zones entre elles) sont élaborées selon une juxtaposition de fonctions, la connectivité entre zone de transports permettant de circuler entre chacune de ces fonctions spatiales. Cette sectorisation des fonctions urbaines a amené chaque secteur à être aménagé selon leur besoins propres. En effet, Le Corbusier définit l'« urbanisme de secteurs » comme un périmètre bordé de voies réservées exclusivement aux circulations mécaniques. C'est la raison pour laquelle Le Corbusier prévoit une distance de 400 mètres entre chaque feu tricolore dans le but de donner aux véhicules une « vitesse considérable ». Cette planification urbaine étudiée par Le Corbusier « marque une rupture d'échelle de la maille urbaine, du rôle de la voirie » ainsi que dans « la dimension des programmes ».

L'Architecte-Urbaniste David Mangin a appelé cette nouvelle organisation urbaine la ville franchisée. Selon David Mangin, La Ville Franchisée est une ville dans laquelle les aspects marketings des grandes « franchises » (grandes enseignes commerciales) ont pris une place importante voir omniprésente. Ces grandes franchises ont tendance à remodeler les repères urbains pour mieux se les approprier. David Mangin dépeint un paysage urbain dans lequel la franchise commerciale contemporaine n'est plus celle des universités et autres asiles ecclésiastiques mais celle de grandes entreprises privées ou publiques.

D'autres rapports, élaborés par des urbanistes, comme le rapport « Traffic in Towns » en 1963 vont développer cette idée de la ville née de la charte d'Athènes. Ce rapport, rédigé par Sir Colin D Buchanan suite à une sollicitation du ministre des Transports britannique, se veut être complémentaire à la charte d'Athènes en pensant la ville selon une notion de fluidité. Il met en perspective la congestion liée au développement du trafic automobile à venir. Le rapport préconise une refonte du schéma urbain pour l'adapter à la voiture la ville. Toutefois, il précise que les centres villes des villes européennes doivent être préservés de toute adaptation à l'automobile afin d'en préserver le patrimoine historique.

Néanmoins, les villes en devenant « Accessibles seulement sous conditions » ont amoindri et ont diminué le sens de l'espace public. De la même manière en altérant la complexité du tissu urbain la marche à pied s'est vue pendant beaucoup d'années effacée des représentations de la ville. Jürgen Habermas décrit, dans *l'Espace public : archéologie de la publicité*, la dématérialisation de l'espace public au sein des villes. Il présente la baisse des sphères des échanges et de la communication la place croissante de l'espace médiatique comme la réduction progressive de la « matérialité des espaces publics ». Il reprend son analyse de l'espace public dans *Théorie de l'agir communicationnel* en 1981. Dans cet ouvrage, il présente la publicité comme s'opposant à l'autorité publique dans une approche strictement « fonctionnelle » de l'espace public. Habermas observe et identifie l'évolution de la définition de l'espace public au XX^{ème} siècle. Ainsi, Habermas introduit la notion de « sphère publique » qu'il différencie de l'espace privé ainsi que d'un espace public entièrement régie par l'État central. Pour Habermas, cette évolution des mentalités définit alors l'espace public comme « un ensemble de personnes privées rassemblées pour discuter des questions d'intérêt commun ».

Les théories urbanistiques de Le Corbusier et de Sir Buchanan associées à celle d'Habermas vont tendre à l'amoindrissement de la place du piéton dans la conception de l'urbanisme entraînant son effacement de l'espace public. Si dans les quartiers historiques, considérés comme patrimoine architectural et culturel, l'espace public et la place des piétons demeurent guidés par une optique touristique et patrimoniale de la ville, les autres quartiers et ce, dès les abords des quartiers historiques, sont conçus uniquement en fonction de l'amélioration de la vitesse de transit des véhicules.

Si l'idée de l'espace public est reprise par certains acteurs privés dans l'espace péri-urbain, c'est uniquement dans le cadre d'une logique purement marchande. Elle est liée à la mutation du commerce s'orientant vers la généralisation des grandes enseignes commerciale et du commerce de détail. Ces nouveaux espaces publics uniquement conçus dans un but marchand peuvent se définir comme des « espaces privés ouverts au public ».

Une critique émerge toutefois au milieu d'une grande passivité autour d'une tendance généralement considérée comme inéluctable. Cet état des lieux est notamment décrit par Cioran¹¹ qui affirme que « Le plus grand événement de cette deuxième moitié du siècle, c'est la disparition des trottoirs ». Milan Kundera¹² ajoute, en évoquant la notion du quotidien : « le

11 DUTEURTRE Benoit, *Drôle de temps*, Gallimard, Folio 163 p, 1997

12 Ibid

remplacement des trottoirs par ces minces passerelles surpeuplées, jetées entre les piquets, les voitures garées, les échafaudages, les poubelles, où il est impossible de flâner, de faire halte, de marcher côte à côte, a transformé la notion même de la ville, du quotidien, des promenades, des rendez-vous, du plaisir de vivre. »

Cette place omniprésente de l'automobile est également critiquée par Alfred Sauvy qui met en avant, entre autre, la question de l'insécurité routière ¹³ et par Ivan Illich avec son principe de « vitesse généralisée » exposant le rapport entre coût de la voiture et vitesse des véhicules automobiles.

b – Une nouvelle considération de l'espace public

Toutefois cet état des lieux va évoluer suite au phénomène de métropolisation associé à celui de décentralisation. D'un côté le phénomène de métropolisation conduit, non seulement, à un étalement urbain mais induit aussi une restructuration économique et sociale liée au phénomène de mondialisation. Cette dernière engendre une nouvelle répartition des zones d'emploi. Celles-ci ne sont plus uniquement concentrées en centre ville mais aussi en zone péri-urbaine. Par les nouvelles compétences données par les lois de décentralisation, l'aménagement des espaces publics relève des collectivités locales. Celles-ci ne doivent plus seulement prendre en compte uniquement leurs habitants mais aussi les personnes y travaillant ou y passant spontanément. Si ces centralités comprennent quelques fois une certaine qualité esthétique, elles apparaissent le plus souvent trop éparpillés au yeux des usagers. Ce morcellement des espaces publics et des centralités urbaines est du le plus souvent à un morcellement politique causé par un trop grand nombre de municipalités sur un espace devenu trop réduit aux regard de l'échelle des enjeux de l'agglomération moderne. Toutefois ce morcellement tend à s'atténuer avec l'émergence des intercommunalités et des métropoles qui réduisent les différences pouvant exister entre deux municipalités voisines.

Aujourd'hui les différents enjeux du XIX^{ème} siècle comme le développement durable, entraînent une mutation dans la politique urbaine comme l'inscrit la charte d'Aalborg en 1994 ou la

13 SAUVY Alfred Les Quatre Roues De La Fortune, Essai Sur L'automobile Éditions Flammarion – Collection « Le meilleur des mondes», 1968

Déclaration de Séville en 1999 qui préconisent une « intégration entre les trois sphères du développement urbain : économique, social et écologique »¹⁴.

Cependant, si l'instauration d'un juste équilibre entre l'ensemble des modes de transport reste compliqué à atteindre, des tendances lourdes vers cet objectif sont de plus en plus présentes. Le rétablissement des modes de transport doux et actifs entraîne parallèlement une revalorisation des espaces publics avec de nombreuses possibilités d'interactions entre les individus. Cette remise en place des espaces urbains constitue aujourd'hui pour les collectivités territoriales un outil politique démontrant une cohérence et une cohésion territoriale à l'échelle de leur périmètre. Par ailleurs, pour les collectivités, la restauration d'un espace public a aussi pour but d'afficher leur action soutenant la protection de l'environnement et au développement durable. Ainsi, un certain nombre de grandes villes françaises remettent en place un service tramway dans le but d'offrir « une alternative performante à l'automobile »¹⁵. Suivant la même logique, beaucoup de ces villes établissent « un ensemble de mesures destinées à saper l'avantage comparatif de la voiture sur les autres modes (zones 30, piétonisation, pistes cyclables) »¹⁶.

Toutefois ces actions peuvent apparaître comme paradoxales. En effet cette fragmentation des espaces publics est en partie causée par le phénomène de métropolisation touchant tant les villes moyennes que les grandes agglomérations. Le phénomène de métropolisation s'inscrit dans un système de déterritorialisation – ré-territorialisation indissociable de la mondialisation comme l'explique Cynthia Ghorra-Gobin¹⁷. Ainsi, la périurbanisation provient essentiellement de l'exode urbain, lequel est provoqué par un coût de vie trop élevé dans la ville centre (mais aussi par une aspiration fantasmée de la maison individuelle correspondant à l'idée d'un retour à la campagne marqué d'un imaginaire mâtiné de nostalgie). Par ailleurs, l'aire urbaine d'une ville devient de plus en plus multipolaire notamment par la formation de *Edge Cities* regroupant un nombre important d'emplois. Ces nouveaux centres d'emploi favorisent ou de fragilisent l'habitat périurbain. Cependant, l'habitat périurbain reste assez voire totalement dépendant de la voiture. Ainsi la périurbanisation et l'étalement spatial qui l'accompagne s'inscrivent comme des éléments de

14 CAMAGNI Roberto, GIBELLI Maria Cristina, Développement urbain durable. Quatre métropoles européennes, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 1997

15 POUYANNE Guillaume Des avantages comparatifs de la Ville Compacte à l'interaction forme urbaine-mobilité. Méthodologie et premiers résultats, Les Cahiers Scientifiques du Transport, n°45/2004, pp. 49-82, 2004

16 Ibid

17 GHORRA-GOBIN Cynthia, La dynamique territoriale (« reterritorialisation ») explique le vote présidentiel aux États-Unis. *Pouvoirs Locaux : les cahiers de la décentralisation / Institut de la décentralisation*, Institut de la décentralisation, 2017

métropolisation à part entière mais qui, par leur dépendance quasi unique à la voiture, rend difficile l'établissement d'espaces urbains favorisant le retour des centralités urbaines et des mobilités douces et actives.

Le XXème siècle apparaît à de nombreux égards comme une période de crise de l'urbanisme. L'État après avoir initié les Z.U.P (Zone à urbaniser en priorité) et leurs grands ensembles ne c'est plus préoccupé d'urbanisme depuis les années 1980 où seule l'instauration de la loi S.R.U et de l'A.N.R.U apparaissent comme des initiatives réellement importantes.

Si l'urbanisme s'est établi selon une logique de réseau de transport d'abord par le réseau ferroviaire dès la première moitié du XIXème siècle puis par la voiture à partir du début du XXe siècle, l'urbanisme en ce début de XXIème siècle est fortement influencé par les nouveaux moyens de communication. Si ces nouvelles technologies peuvent faciliter une dispersion de la ville, elles ne sont que la continuité du réseaux des transports traditionnels. En effet, Gabriel Dupuy dans *L'urbanisme des réseaux théories et méthodes*¹⁸, oppose « la réalité de la ville étalée maintenue par des réseaux techniques qui abolissent le temps et l'espace au plan aménagement classique fondé sur les décisions de zonage qui déterminent de façon permanente les usages du sol ». Le désengagement partiel ou temporaire des États dans les politiques urbaines associées à un manque de planification entraîne des difficultés dans la nécessaire corrélation entre urbanisme et transports. Un des exemples de ces difficultés souvent cité est celui des Dockland's à Londres. Ce quartier essentiellement à usage commercial et résidentiel construit au début des années 1970 a eu du mal à se développer du fait d'une connexion peu performante avec les autres quartiers de Londres et notamment spécialement le centre. Une planification des constructions à la place d'une construction intensive de bureaux aurait pu prévenir l'apparition de ce problème.

3 – Naissance et évolution des politiques en terme de cohérence urbanisme transport

a – Une première approche de cohérence urbanisme transport inefficace et pouvant engendrer des effets secondaires néfastes

Si la cohérence urbanisme transport peut prendre divers modèles, normes ou orientations de politique publique elle reste aujourd'hui incontournable notamment à travers le concept de

18 DUPUY G., *L'urbanisme des réseaux: théories et méthodes*, Paris, 1991, A. Colin.

ville durable, étant par définition, orientée vers les transports collectifs. L'enjeu de mettre en place une ville dite durable comprend de nombreux enjeux comme en matière de consommation d'énergie et de pollution, mais aussi contre le mitage urbain qui entraîne consommation d'espace naturel et agricole et dénaturation des paysages. La logique s'inscrit dans une urbanisation maîtrisant les besoins de déplacement vers les modes doux et actifs. Cette urbanisation vise aussi à soutenir l'urbanisation nouvelle périphérique située à proximité des pôles d'échanges multimodaux.

Cette nouvelle logique dans la cohérence urbanisme transport fait évoluer l'idée d'une ville compacte, principalement composée de zones centrales denses, vers celui d'une ville métropolitaine caractérisée par ses multiples pôles urbains. Ce changement de logique en matière d'urbanisme entraîne ainsi une reconsidération des principes d'urbanisme établis depuis les années 1950. Ceux-là, avaient pour objet l'ajustement des infrastructures, en grande majorité routières, au développement urbain. Cette ancienne logique s'est petit à petit heurtée à de nombreuses problématiques depuis les années 1990. La principale difficulté résulte de l'inefficacité de cette logique, en effet l'accroissement des infrastructures de transport (entièrement routières) entraînent un accroissement de la congestion routière. Cet état des lieux est en partie dépeint par des ouvrages universitaires¹⁹²⁰. Hormis cette remise en cause du "predict and provide" décrit dans l'ouvrage de Susan Owens²¹, d'autres critiques se sont portées sur cette logique de planification urbaine. Ainsi de nombreuses vagues de contestation dénoncent les nouvelles infrastructures. Elles pointent les nocivités sur la santé liée à la pollution de l'air et du bruit et dénoncent l'influence grandissante de la mobilité sur les modes de vie.

Ces différentes manifestations vont faire émerger le principe de mobilité durable (*sustainable mobility*) dans l'espace public²². C'est notamment le cas en 1992 dans le premier livre vert de la Commission Européenne qui pointe l'impact des transports sur l'environnement²³. Ce document présente des mesures visant une baisse de la pollution, tout en prévoyant un accroissement de la

19 GOODWIN Phil, B HALLETT Sharon, KENNY Francesca, STOKES Gordon, 1991, Transport : the new realism, Oxford: University of Oxford.

20 BANISTER David, Reducing the Need to Travel through Planning, Town Planning Review, Vol. 65, No 4, p. 349-354.9. 1994

21 OWENS Susan, 1995, From "predict and provide" to "predict and prevent?" : Pricing and planning in transport policy, *Transport Policy*, Vol. 2, No 1, p. 43-44

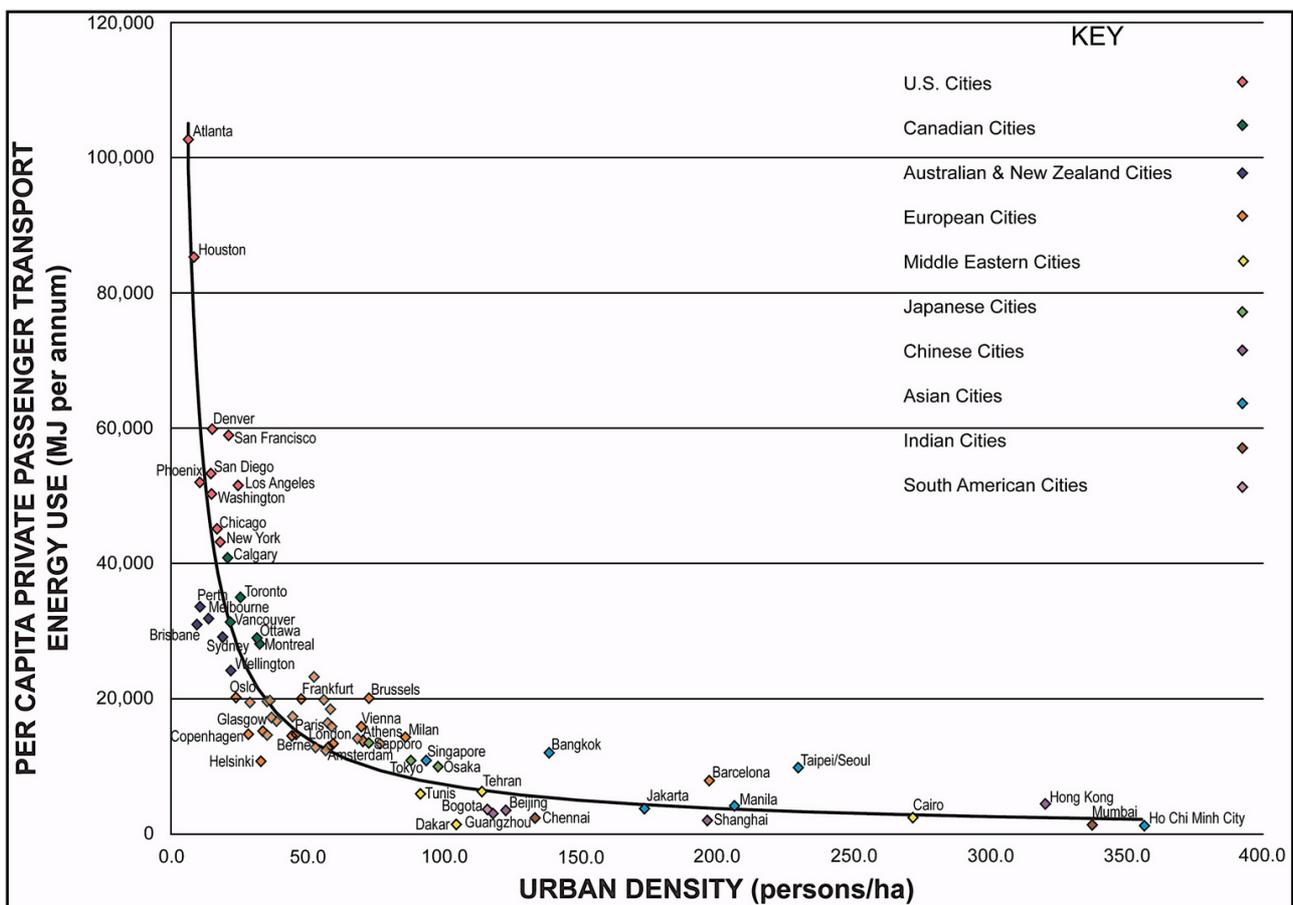
22 BOURDAGES Jade et CHAMPAGNE Eric, « Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport », VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement, 07/05/2012

23 COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, « Livre vert relatif à l'impact des transports sur l'environnement – Stratégie communautaire pour un développement des transports respectueux de l'environnement », Bruxelles 1992

mobilité dû à la croissance économique dont les conséquences peuvent remettre en cause les gains obtenus par application des mesures précédemment identifiées

Une des principales études est celle de la courbe de Newman et Kenworthy ²⁴ reliant de façon inverse la densité résidentielle et la consommation d'énergie par habitant. Leur étude, basée à partir d'une comparaison de 32 grandes villes dans le monde, conduit à mettre en avant « une partition de sous-ensembles continentaux censés refléter selon eux des spécificités locales dans les l'urbanisation qui se répercutent sur les comportements de mobilité »²⁵. Cette courbe met en évidence l'opposition entre le modèle « américain », peu dense, dont le développement est basé sur l'usage de l'automobile et le modèle « européen / asiatique » offrant une architecture urbaine propice aux modes actifs (marche à pieds et vélo) et aux transports en commun.

Figure 2 : Consommation d'énergie du transport privé de passagers par habitant et densité urbaine dans les villes du monde



24 NEWMAN P., KENWORTHY J, Sustainability and Cities : Overcoming Automobile Dependence, Washington D.C., Island Press, 1998

25 POUYANNE Guillaume Des avantages comparatifs de la Ville Compacte à l'interaction forme urbaine-mobilité. Méthodologie et premiers résultats, Les Cahiers Scientifiques du Transport, n°45/2004, pp. 49-82, 2004

Source : Newman, P.; Kenworthy, J.; Vintila, P. Can we Overcome Automobile Dependence? Physical Planning in the Age of urban Cynicism. *Cities* 1995, 12, 53–65

b - Des préoccupations nouvelles en terme de logique urbanisme transport se présentant sous diverses formes

Toutefois des changements dans la logique de planification urbaine émergent comme aux États-Unis. De nouveaux mouvements théoriques visant à remodeler le modèle urbain outre atlantique comme le New Urbanism ou le Smart Growth apparaissent²⁶. Ce nouveau modèle urbain, inspiré du modèle classique des villes européennes, est structuré autour des réseaux de transport collectif. Il a été défini par Peter Calthorpe lequel a élaboré le concept de « Transit-Oriented Development » (T.O.D) vu en introduction ²⁷. Ce principe en matière d'urbanisme est repris à travers de nouveaux outils d'action publique à partir des années 2000. C'est le cas en Suisse, où les subventions aux projets d'agglomération provenant de l'état central sont conditionnées par le respect d'une densité minimale autour de ces stations.

En France un certain nombre de collectivités locales ont initié un « contrat d'axe » établissant une participation réciproque entre les acteurs du transport et de l'aménagement définissant des objectifs communs dont la mise en place de pôles d'échange multimodal, l'optimisation des transports collectifs ou encore la densification accrue de l'habitat. Des actions similaires sont également élaborées dans d'autres agglomérations comme à Hong Kong avec le programme « Rail + Property ». En œuvre depuis les années 1980, ce programme est élaboré par des groupes privés s'inscrivant à la fois dans promotion immobilière et dans le développement des transports. Il consiste à mettre en place des méthodes financières, ayant pour but de récupérer une partie des profits issus des transactions immobilières pour financer le réseau ferroviaire ²⁸. Plus proches de nous, au sein du projet du Grand Paris, des contrats de développement territorial (C.D.T) sont établis. Ces contrats semblables aux contrats cités précédemment visent à favoriser la création d'habitats neufs et denses aux environs des futures gares du réseau de transport en commun du Grand Paris.

26 CARLTON Ian, *Histories of Transit-Oriented Development : Perspectives on the Development of the TOD Concept. Real Estate and Transit, Urban and Social Movements, Concept Protagonist*, Berkeley: IURD. 2007

27 CALTHORPE Peter., 1993. *The next American metropolis : ecology, community, and the American dream*, Princeton: Princeton Architectural Press.

28 CERVERO Robert, MURAKAMI Jin, *Rail+Property Development : a model of sustainable transit finance and urbanism*, Working Paper, UC Berkeley Center for Future Urban Transport.9-19, 2008,

Une majorité de projet reprennent les principes du T.O.D. Ces derniers prennent des formes variés avec des réussites plus ou moins abouties. Dans l'agglomération Montréalaise, l'instauration d'une planification urbaine respectant les principes élémentaires du T.O.D s'est heurtés aux intérêts divergents existant sur la métropole. Bien que des réunions de concertations ont été nécessaire, la planification urbaine respectant les principes élémentaires du T.O.D s'est vu retardé. Ces réunions ont malgré tout permis d'établir les principes les plus basiques relatif au T.O.D notamment en terme de densification. Toutefois il reste à savoir si ces principes vont s'affranchir du marketing territorial pour être effectives ²⁹.

Les principes du T.O.D sont également appliqués en Chine où le taux d'urbanisation a dépassé les 50 % en 2011 et pourrait atteindre les 70 % en 2030. Dans ce contexte, les surfaces urbaines sont de plus en plus artificialisées et les mobilités urbaines de plus en plus massives. Les stratégies en termes d'urbanisme dans diverses métropoles chinoises montrent comment le modèle T.O.D s'inscrit, en Chine, comme un modèle « intégrationniste » visant à répondre aux problématiques naissantes concernant la pollution et la qualité de l'air ou concernant l'équilibre de développement entre les différents territoires. Pour cela l'action publique chinoise a choisi d'associer principe de régulation et principe de coordination. D'un côté elle régule les modalités en favorisant les transports publics de l'autre elle les coordonne par la mise en place de P.E.M (Pôle d'Échange Multimodal) et de corridor d'urbanisation.³⁰

Les principes du T.O.D s'appliquent également dans des domaines autres que l'urbanisation. C'est notamment le cas du ferroviaire où sont mises en avant les questions concernant les relations entre leurs développements et celui des espaces qu'ils desservent. Le mode de transport ferroviaire rappelle ici les divergences d'intérêt que représente un axe de transport pour les différent niveau de gouvernance d'un même territoire: en effet la région voit le ferroviaire comment un outil du développement et de structuration de son territoire, quand il apparaît pour les intercommunalités comme un outil visant à limiter l'étalement urbain, tandis que pour les communes, le mode de transport ferroviaire sert a améliorer le cadre de vie et à répondre aux besoins des habitants. ³¹

29 DOUAY Nicolas, ROY-BAILLARGEON Olivier «Le Transit-Oriented Development (T.O.D), vecteur ou mirage des transformations de la planification et de la gouvernance métropolitaines du Grand Montréal ? », *Flux* 2015/3 (N° 101-102)

30 DELPIROU Aurélien *et al.*, Coordonner urbanisme et transports collectifs : un référentiel à l'épreuve de la ville « made in China », *Flux* 2015/3 (N° 101-102), p. 42-56

31 MAULAT Juliette, Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional : le modèle à l'épreuve des pratiques. Etude croisée des métropoles de Toulouse et Nantes, Thèse de géographie et aménagement de l'Université de Paris 1 – Panthéon Sorbonne, 2014

La logique du T.O.D se décline aussi à travers les modes actifs. Au Québec, sont établis de centres de gestion des déplacements. Ces organisations s'occupent uniquement de la gestion de la demande en transport. Elle promeut à destination des entreprises, des institutions publiques ou privées et des particuliers, les modes actifs durables dans son périmètre. Cette promotion des modes actifs se déroule sous forme d'événements, d'ateliers ou encore de conférences. Elle est facilitée par des subventions des collectivités locales. Par ailleurs, ces centres de gestion des déplacements proposent aux différentes organisations (entreprises, administrations publiques) différentes actions incitatives pour favoriser l'utilisation des modes de transports alternatifs à l'« auto-solisme » par leurs employés. Toutefois ces centres de gestion des déplacements restent handicapés par leur ponctualité et par le calendrier politique ³².

La cohérence urbanisme transport s'inscrit aussi à travers le prolongement ou la création de nouveau moyens de transport en commun lourd. C'est le cas du prolongement de la ligne 11 dans l'agglomération parisienne. Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (S.D.R.I.F), incitant à l'accroissement de la densité aux abords des réseaux de transports collectifs, prévoit, autour des stations de métro, des Zones de 700 m de diamètre où la densité est privilégiée. Le programme. Plus globalement, dans le cadre de prolongement de la ligne 11, l'enjeu est d'identifier le foncier mutable et les zones à fort potentiel de densification afin de mettre en place sur ces zones des outils de maîtrise du foncier de façon à encadrer les prix de ventes des logements et des terrains tout en garantissant une densité conséquente. La Caisse des Dépôts et Consignations finance en partie ce programme. La gouvernance, quant à elle s'effectue sur trois niveaux. Le premier niveau est constitué des différents élus et des directeurs des organismes partenaires. Il établit les principes de base du projet. Le second niveau, formé par les techniciens de la Région, vise à certifier les faisabilités techniques. Enfin le troisième niveau a pour but de conforter les différentes décisions prises avec l'ensemble des parties prenantes comme le Syndicat des Transports d'Île-de-France (S.T.I.F nouvellement renommé Île-de-France Mobilités), l'institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France ou l'Assistant à Maîtrise d'Ouvrage (A.O.M) ³³.

D'autres questions apparaissent également. Par exemple, des problématiques se posent concernant les phénomènes de gentrification ou de ségrégation sociale et, plus généralement,

32 DESROCHERS Caroline , GAUTHIER M.ario., Les centres de gestion des déplacements au Québec : un instrument de renouvellement de la planification des transports ?, *Flux* 2015/3-4 2015

33 LAURENT Sophie, RIBEIRO Juliana, 2015, Une démarche pilote portée par la Région Île-de-France : Charte et contrat aménagement-transport autour du prolongement de la ligne 11 du métro, Entretien réalisé par Caroline Gallez et Juliette Maulat, *Flux* 2015/3-4 (n°101-102),

relatives à l'évolution du foncier ³⁴. Cette question rejoint celle de la régulation des différents acteurs institutionnels locaux (communaux, intercommunaux et régionaux) assurant les solidarités financières, sociales et spatiales. En effet, ces derniers se doivent de préserver ces principes dans leur projet d'urbanisme et de transport de manière de créer des zones étant enclavés des nouveaux réseaux de transport en commun et ainsi reproduire, d'une certaine façon, la situation actuelle ³⁵.

Des questions se posent aussi sur de potentielles solutions se présentant comme novatrices, qui, si elles sont mal organisées, pourrait engendrer un certain nombre d'effets collatéraux néfastes. C'est notamment le cas du télé travail. En effet cette activité se définit comme une activité professionnelle au sein d'une entreprise exercée à distance de cette entreprise, grâce aux outils de télécommunication. Si le télétravail peut permettre une revitalisation des zones périurbaines et ainsi une diminution du temps passé dans les trajets domicile travail, il entraîne néanmoins une hausse de la mobilité locale de l'actif très souvent réalisé en véhicule particulier. Pour autant des solutions sont étudiées pour remédier à ces effets secondaires comme le maillage du territoires de « tiers-lieux » par exemple dans les gares offrant des services répondant aux besoins personnels ou professionnels²⁶ des télétravailleurs leur permettant ainsi de limiter leurs déplacements personnels souvent liées à ces besoins ³⁶.

De la même manière, un certain nombre d'expérimentations sont également conduites pour instaurer une réelle cohérence urbanisme transport. C'est notamment le cas du « chrono-aménagement ». Cette notion suit le principe de la conjecture de Zahavi selon laquelle l'étalement urbain est engendré par une augmentation de la vitesse du trajet domicile-travail en majeure partie liée à l'auto-mobilité ainsi qu'à la création d'infrastructures routières. L'idée du « chrono aménagement » est de réduire la vitesse sur les axes autoroutiers de 110 à 70 km/h dans l'agglomération afin d'entraîner une réduction de l'emprise urbaine de l'agglomération ³⁷. Les temps de transports entre domicile et travail deviennent si longs que les travailleurs n'ont plus d'autre solution que de limiter la distance domicile emploi. En fait la vitesse moyenne en ville étant

34 DUNCAN Michael, 2011, The impact of transit-oriented development on housing prices in San Diego, CA, *Urban Studies*, vol. 48, p. 101-127.

35 GALLEZ Caroline, MAULAT Juliette, ROY-BAILLARGEON Olivier, THÉBERT Mariane. Le rôle des outils de coordination urbanisme-transport collectifs dans la fabrique politique urbaine. Flux – Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, Metropolis / Université Paris-Est Marne la Vallée 2015, pp.5-15.

36 CAISSE DES DÉPÔTS, direction du développement territorial et du réseau, « Externalités des télécentres », Rapport Synthèse Mars 2014, Caisse des dépôts, ENS Cachan, EMP Conseil, 03/2014

37 PFLIEGER Géraldine, « Apaiser les autoroutes pour rétrécir la ville Grenoble et les illusions du « chrono-aménagement » », *Flux*, vol. 66-67, no. 4, pp. 137-139., 2006

déjà inférieure à 30 km/h, et la limitation de vitesse sur autoroute entraînant parfois une augmentation des débits, les vitesses choisies devront être très basses (moins de 30km/h) pour être réellement dissuasives et on peut se poser des questions sur leur acceptabilité sociale. La suppression de tout investissement routiers apparaît plus praticable pour augmenter ces temps de transport.

c – Une cohérence urbanisme transport variée mais restant cloisonnée des enjeux uniques

Ces divers exemples nous montrent comment la coordination urbanisme-transport est une question politique s'inscrivant à la fois dans le temps et dans l'espace. C'est pourquoi les décisions en matière de transport et d'urbanisme ne dépendent pas uniquement des possibilités techniques ou de l'architecture urbaine mais doivent aussi prendre en compte les héritages et les contextes tant locaux que nationaux. Par ailleurs, la corrélation urbanisme-transport rencontre aussi de nouveaux enjeux. Parmi eux, figure la mobilité. Celle-ci est de plus en plus présentée comme un des atouts principaux des villes. Les villes sont désormais présentées comme des villes « en réseaux » aussi appelées « networked cities ». Mais l'avènement de la mobilité n'est pas l'unique domaine dans lesquelles les villes évoluent aujourd'hui. En effet, elles essaient aujourd'hui par diverses opérations dont la cohérence urbanisme transport d'être compétitives tant localement qu'internationalement en essayant d'instaurer une revitalisation économique.

Mais ces nouvelles stratégies en matière d'urbanisme engendrent la création de nouveaux rapports de force entre les différents acteurs. Ces nouveaux rapports de force mettent en scène tant des acteurs publics face à des acteurs privés que des acteurs publics face à d'autres acteurs publics (métropole face à l'Etat, département face à la région). La décentralisation en œuvre depuis le début des années 1980 associée au phénomène de mondialisation a conduit à une nouvelle répartition des compétences entre collectivités territoriales en France. Mais la configuration administrative ne parvient toujours pas tout le temps à mettre en place des stratégies d'action coordonnées. Si bien qu'une nouvelle configuration institutionnelle favorisant la coopération entre les institutions existantes serait nécessaire. Certains travaux montrent comment la coordination entre les différentes collectivités locales, si elle respecte une réglementation établie par avance, sont plus efficaces pour permettre une logique en matière d'urbanisme que la

mise ne place d'une autorité globale ³⁸. En Suisse, les compétence liées à la corrélation entre urbanisme et transport ont été transférées à l'échelon régional. En Amérique du nord, les opérations ayant pour but d'une logique dans la cohérence urbanisme transport sont généralement confiées à des organisations de statut privé ou associatif ayant pour but un intérêt public ou communautaire bien que beaucoup de promoteurs privés interviennent également ³⁹.

L'apparition de ces nouveaux principes d'associations institutionnels montre comment les différents acteurs ont fait évoluer les moyens d'intervention publics handicapés par des finances publiques faibles, par une compétition territoriale économique exacerbée, et par des questions environnementales de plus en plus présentes. Toutefois ces nouvelles associations d'acteur sont entravées par diverses contraintes institutionnelles comme les emploi du temps différent selon les acteurs (calendrier politique), les divergences de priorités entre acteurs, les contextes historiques locaux ou encore les problèmes de financement ⁴⁰.

Si les différentes actions, comme les contrats d'axe ou les principes T.O.D, destinés à pallier les problèmes liés à la cohérence urbanisme transport, sont petit à petit mises en place, elles ne réduisent pas la complexité liée à la fragmentation géographique et sectorielle des compétences. Ces outils visent simplement à limiter les différences entre les périmètres territoriaux. Ainsi, la politique en matière de cohérence urbanisme transport, s'inscrit en tant qu' « outil de congruence » selon J.M Ofnner ⁴¹. Cette politique se définit ainsi comme mettant en relation des logiques d'action territoriale différentes. En suivant cette logique, les acteurs sont différenciés des intérêts. Une logique partenariale est instaurée afin de considérer uniquement les interfaces existants entre réseaux et territoires ainsi que leurs potentiels, leurs enjeux et leurs contraintes propres ⁴². Cette logique est dans la plupart des cas appliquée uniquement en matière de développement économique occultant ainsi certain des autres enjeux comme les enjeux de santé publique comme la pollution ou de protection de l'environnement avec la préservation de

38 DUSHINA Anna, PAULHIAC-SCHERRER Florence, SCHERRER Franck, Le T.O.D comme instrument territorial de la coordination entre urbanisme et transport : le cas de Sainte-Thérèse dans la région métropolitaine de Montréal, *Flux* 2015/3-4 (n°101-102), 2015

39 BENTAYOU Gilles, PERRIN Emmanuel, RICHER Cyprien, *Contrat d'axe et Transit-Oriented Development : quel renouvellement de l'action publique en matière de mobilité et d'aménagement ?*, *Flux* 2015/3-4 (n°101-102), 2015

40 MAULAT Juliette *Contractualiser pour coordonner urbanisme et transport ? Regards croisés sur quatre expériences de contrats d'axes ferroviaires*, *Flux* 2015/3-4 (n°101-102), 2015,

41 OFFNER Jean-Marc, 1980, *L'évaluation des investissements de transport : effets ou congruence ?*, Etudes de suivi et processus de décision - troisième journée du GRECO du C.N.R.S. Transport et Espace, INRETS, Arcueil, pp. 90-99.

42 DUSHINA Anna, PAULHIAC-SCHERRER Florence, SCHERRER Franck, Le T.O.D comme instrument territorial de la coordination entre urbanisme et transport : le cas de Sainte-Thérèse dans la région métropolitaine de Montréal, *Flux* 2015/3-4 (n°101-102), 2015

« poche » ou plutôt de couloir ou de trames de biodiversité selon la terminologie issue du Grenelle de l'Environnement.

Toutefois cette logique se heurte le plus souvent au manque d'investissement concernant l'offre de transport collectif et sur un manque d'outils adéquats. Par ailleurs, les modes doux et actifs restent aujourd'hui de manière générale insuffisamment utilisés ce qui freine le renouvellement des transports au sein de certaines agglomérations.

La corrélation entre urbanisme et transport établit un lien autour de deux domaines jusque là séparés. Ce lien naissant entre réseaux et territoires est favorisé par un besoin de transversalité de plus en plus prédominant de l'action publique. Ainsi, les différentes entités administratives locales essaient de plus en plus d'anticiper les mutations de leur urbanisation que ce soit en prévision de l'établissement d'une nouvelle ligne de transport en commun ou par la réhabilitation des environs d'une gare ferroviaire. De plus en plus de collectivités territoriales essaient aussi d'anticiper l'urbanisation des friches urbaines.

L'action publique prévoit ainsi un assouplissement de la législation dans certains cas pour permettre l'association d'acteurs au-delà des frontières institutionnelles. La capacité à faire évoluer les modes d'action publique prouve combien l'influence de la coordination urbanisme transport est importante. Néanmoins une régulation plus globale demeure indispensable pour assurer une logique générale.

D'autres questions émergent concernant la relation entre densité et consommation d'énergie. Ces interrogations pointent notamment sur le fait que les modes de transport alternatif à la voiture ne sont considérés que pour les trajets domicile-travail mais sont souvent absents dans d'autres déplacements comme les trajets allant de la périphérie à la périphérie. D'autres critiques s'interrogent sur la faisabilité même des mesures de densification du fait du manque d'outils juridiques disponibles ⁴³.

Ainsi, bien que la cohérence urbanisme transport se développe de plus en plus, elle reste attachée, de manière générale, à certains domaines précis comme celui de la requalification urbaine, des infrastructures routières ou encore des interdépendances ville-port et ville-gare. Toutefois la question de la participation des citoyens dans ces nouveaux aménagements reste posée qu'ils y soient favorables ou méfiants.

43 POUYANNE Guillaume Des avantages comparatifs de la Ville Compacte à l'interaction forme urbaine-mobilité. Méthodologie et premiers résultats, Les Cahiers Scientifiques du Transport, n°45/2004, pp. 49-82, 2004

Dans cette section ne venons de passer en revue les pratiques, les problématiques et les enjeux dans les relations urbanisme et transport. Nous allons balayer dans la section suivante les spécificités de l'agglomération toulousaine en la matière.

B - Contexte global de l'agglomération toulousaine

1- Contexte Historique & Morphologie Urbaine

a – L'urbanisation spécifique toulousaine

L'agglomération toulousaine, localisée dans le quart Sud-ouest de la France, reste isolée des autres grandes agglomérations régionales : les agglomérations de niveau comparables les plus proches à savoir Montpellier et Bordeaux sont situées à 250 km de la « ville rose » tandis que la capitale est distante d'environ 600 km. Cette distance qui a préservé Toulouse des effets d'un tropisme parisien, si prégnant dans un pays centralisé, n'est sans doute pas pour rien dans son développement actuel en exigeant de ces habitants une plus grande autonomie tout en les enjoignant à regarder ailleurs que vers la capitale.

Sur le plan géo-morphologique Toulouse se situe sur un espace de plaines ou de coteaux mollement vallonnés entre Massif Central au Nord et chaîne des Pyrénées au Sud. Cette situation géographique fait de Toulouse un point de passage incontournable sur le couloir reliant l'Océan Atlantique à la Mer Méditerranée notamment à travers les 2 grands axes de transit que sont la plaine du Lauragais et le seuil de Naurouze et la vallée de la Garonne en aval de Toulouse.

Par ailleurs, l'influence locale de Toulouse s'intensifie depuis la seconde moitié du XX^{ème} siècle. Ce phénomène s'est amplifié depuis l'obtention du statut de capitale de la région Midi-Pyrénées en 1986, devenu Occitanie après avoir été fusionné avec la région Languedoc-Roussillon en 2014.

Si l'agglomération toulousaine est isolée nationalement par la géographie, la commune de Toulouse est quant à elle isolée sur le plan local. Son territoire communal mesurant 118,3 km² est largement supérieur aux autres grandes agglomérations nationales comparables. En effet les territoires communaux de Lyon ou de Bordeaux ne s'étalent que sur environ 50 km². Cela explique

en partie pourquoi Toulouse a pu se développer sans se préoccuper des communes périphériques, en assumant une « politique d'isolement »⁴⁴. Toulouse compte une quarantaine de quartiers, chacun formés à l'origine autour d'un îlot urbain, d'un monument, d'une activité économique ou d'un équipement public ⁴⁵. Il peut s'agir là d'un « isolement dans l'isolement ». Ainsi le centre ville pensé selon une architecture moyenâgeuse, fait d'habitats denses et de rues étroites mesurant entre 6 et 7 mètres en est un exemple particulier. La voirie réalisée au fil du temps apparaît complexe et désordonnée. Elle se crée progressivement grâce à des initiatives privées spontanées en fonction des opportunités financières et foncières. Cette architecture urbaine, a sans doute été élaborée dans le but de se protéger de la chaleur étouffante ainsi que du vent d'autan venu du Lauragais. On retrouve ce schéma urbain autour des noyaux villageois devenus aujourd'hui quartiers comme par exemple le Quartier Bonnefoy ou Saint Exupéry⁴⁶. Le quartier de Lafourquette et celui de Saint Simon en sont des exemples encore plus marquant. Contrairement à la plupart des quartiers de Toulouse, le centre ville de Toulouse a muté. Le percement de la rue Alsace Lorraine à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle accompagné de celui de la rue de Metz en sont des éléments essentiels avec la percée de la rue Ozenne. Après la Seconde Guerre Mondiale l'architecte et urbaniste Charles Nicod, alors choisi par la mairie, convient de réorienter la ville vers son fleuve plutôt que vers sa périphérie d'une part, et de limiter la poussée démographique de Toulouse dans un périmètre plus réduit d'autre part. Ces préconisations prouvent encore une fois comment la « politique d'isolement » est poursuivie par Toulouse. Par ailleurs Charles Nicod recommande une séparation entre le trafic interne à la ville et trafic de transit par la construction de rocade internes et externes. En réalité dans un premier temps, peu de travaux d'envergure pour l'automobile sont entrepris et il a fallu attendre l'arrivée de Louis Bazerque à la mairie, à la fin des années 1950 pour apporter une rupture brutale visant à adapter Toulouse à l'automobile. Durant les décennies qui ont suivies, de nombreux projets urbains vont être présentés comme les emblématiques autoroutes sur le Canal du Midi ou sur les berges de la Garonne. Bien que ces projets n'aient pas été réalisés suite à une vague de contestation, d'autres procédant de la même logique, ont vu le jour tels que le parking en silo des Carmes ou le parking souterrain du Capitole ⁴⁷.

Malgré ces mutations urbaines la plupart des quartiers toulousains ont préservé leur caractéristiques architecturales qui restent toutefois assez disparates tant en termes

44 COPPOLANI Jean, *Toulouse au XXe siècle*, Toulouse, Éditions Privat, 1963.

45 Ibid

46 Ibid, p34

47 LAFAGE, Maxime. Les transports publics urbains face à « la double-crise de la saturation et du financement ». Mémoire de fin d'études l'IEP. Toulouse : Université Toulouse 1, 2014

architecturaux qu'en termes sociaux . Par exemple le Mirail, l'un des quartiers rassemblant les Toulousains les plus pauvres de l'agglomération se situe à proximité de quartier abritant des populations plutôt aisées tel que Lardenne ou Saint Simon.

Si d'un côté les quartiers toulousains restent diversifiés, Toulouse ne se compose toujours pas d'arrondissements. ⁴⁸ Situation paradoxale pour une ville comptant un même nombre d'habitants que Lyon sur un plus vaste territoire. Cette composition diversifiée de son territoire peut être liée en partie à l'étendu de son territoire communal. Comme exposé en début de cette partie, Toulouse, par l'étendue de son territoire, s'est développé jusqu'à ces dernières années en captant les ressources démographiques et économiques de sa périphérie. Cette politique de développement macrocéphale a empêché l'émergence et le développement de pôles secondaires majeurs au sein de sa périphérie voir même au sein de sa région où Auch et Tarbes souffrent de l'attraction de la Métropole régionale. C'est pour cette raison que contrairement à Toulouse, les autres agglomérations françaises tel que Lyon, Lille ou encore Bordeaux ont des villes de tailles importantes dans leur périphérie. Ainsi sont formées Villeurbanne, Roubaix ou Talence. Quant ces villes comptent entre 50 000 habitants et 150 000 habitants, les villes situées dans la ceinture toulousaine compte en moyenne autour de 10 000 habitants⁴⁹. Cette absence d'essor pour les villes périphériques s'explique en partie par le développement d'une périurbanisation diffuse, insuffisamment maîtrisé et jamais limité par des obstacles naturels. Cet état des lieux explique dans une certaine mesure, pourquoi au lieu d'avoir des agglomérations périphériques comprenant beaucoup d'habitants, l'agglomération toulousaine est construite à partir d'un maillage de centralités comprenant un nombre similaire d'habitant souvent égal à environ 10 000 habitants. Colomier est l'exception à cette règle. En effet, cette commune a vu sa population passer de 4 600 habitants en 1962 à 36 000 en 2012. Cette évolution est due en majorité à la présence sur son territoire de l'industrie aéronautique qui représente 7,7% des exportations de la France. Par ailleurs, la région toulousaine se situe à la quatrième position en terme d'investissements directs étrangers (I.D.E). Ce dynamisme économique est un facteur essentiel expliquant le développement exponentiel de l'agglomération toulousaine. Une idée habite l'inconscient de ses habitants selon laquelle Toulouse conserverait une identité «de grand village» tout en se préservant de la «mondialisation» à l'abri des grandes métropoles européennes ⁵⁰. Cet imaginaire collectif est sans

48 MARTI Sébastien, Des arrondissements comme Paris, Lyon et Marseille ?, Toulouse, La Depeche.fr 28/ 08/2013.

49 *Insee.fr*

50 LAFAGE, Maxime. Les transports publics urbains face à « la double-crise de la saturation et du financement ». Mémoire de fin d'études l'IEP. Toulouse : Université Toulouse 1, 2014

doute né à partir d'éléments historiques et économiques bien réels parmi lesquels la quasi-absence des Révolutions Industrielles du XIX^{ème} siècle à Toulouse. Si cette image ancienne perdure dans l'esprit de beaucoup d'habitants, Toulouse s'inscrit désormais comme une agglomération ayant une importance démographique et économique allant bien au delà du cadre national et désormais résolument européenne ⁵¹.

b – L' expansion rapide de l'urbanisation toulousaine

Un autre facteur de l'expansion de l'agglomération toulousaine réside dans l'évolution administrative nationale. Si Toulouse refuse en 1966 le statut de « communauté urbaine » initié suite à la première politique de regroupement des communes, Toulouse forme dès 2000 la première communauté urbaine rendue possible par la loi Chevènement de 1999. La ville centre s'était cependant déjà associée avec quinze communes de sa périphérie dès 1992.⁵² Dans un premier temps ce regroupement de communes ne visait que le développement économique. Au début des années 2000, Toulouse et son agglomération cherche à s'attacher l'attribution du site d'assemblage du gros porteur A380 face à Hambourg⁵³. Puis, en 2003 naît la communauté d'agglomération du Grand Toulouse qui, en 2008, se transforme en communauté urbaine. Enfin en 2015, l'intercommunalité toulousaine obtient le statut de métropole suite à la promulgation de la loi M.A.P.T.A.M (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles) le 27 janvier 2014. Cette loi avec la loi NOTRe (nouvelle organisation territoriale de la République) donne par ailleurs de nouveaux domaines de compétences obligatoires aux intercommunalités comme le développement économique ou l'élaboration des PLU sans compter des compétences sur l'eau et l'assainissement. Toutefois malgré son évolution administrative irréversible, l'agglomération toulousaine n'en reste pas moins divisée. Des intercommunalités, en particulier celle du S.I.C.O.V.A.L environ 75 000 habitants en 2015 et celle du Muretain environ 120 000 habitants n'intègrent pas cette nouvelle métropole posant des difficultés en terme d'harmonisation de politique urbaine. Si le S.C.O.T (Schéma de COhérence Territoriale) force à un certain rééquilibrage et donne une cohérence à l'ensemble des politiques en matière d'urbanisme,

51 JALABERT Guy, *Mémoire de Toulouse : Ville d'hier, ville d'aujourd'hui*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, collection « Villes et territoires », 2009.

52 DALMAYRAC Pierre, *Devenir une métropole européenne*, Toulouse, Mémoire de l'Institut d'Etudes Politiques de Toulouse, sous la direction d'EYMERI-DOUZANS Jean-Michel, 2010.

53 Ibid

ce morcellement administratif apparaît largement incompatible avec les perspectives d'évolution démographique de l'agglomération toulousaine.

La population de l'agglomération toulousaine gagne, chaque année, entre 15 000 et 20 000 nouveaux habitants. Son unité urbaine, définie par l'INSEE regroupant 73 habitants, flirte avec le 1 million⁵⁴ d'habitant. Cette croissance démographique, la plus importante des agglomérations françaises, concentre à elle seule plus d'un tiers de la croissance démographique de l'Occitanie. Cette croissance démographique, actuellement en forte augmentation, a débuté dans les années 1960 notamment avec une immigration importante solde naturel très haut des « Trente glorieuses » ou encore par la désignation de Toulouse en une métropole d'équilibre. Ces facteurs ont stimulé cette croissance démographique jusqu'aux années soixante dix. Bien que l'agglomération toulousaine connaisse entre 1975 et 1985 une déprise démographique, la croissance reprend après 1985 et suit depuis un rythme soutenu jusqu'à aujourd'hui avec 20 000 habitants de plus par an. Toulouse reste une des villes les plus jeune de France en comptant environ 50 % d'habitants de moins de 30 ans.

De plus, cette croissance démographique exponentielle ne se limite pas à son unité urbaine. Si une majorité des communes de l'agglomération toulousaine affichent des taux de croissance supérieurs à 1,5 % soit plus que la seule commune de Toulouse et ses 1,3 %, cette croissance démographique se retrouve au-delà des frontières administratives. Les communes de l'ouest du Tarn, de l'est du Gers du nord de l'Ariège et du sud du Tarn-et-Garonne intègrent dorénavant la grande couronne toulousaine. Cette intégration est à l'image de celle de Montauban qui par le développement de son agglomération a rejoint désormais celle de Toulouse. L'A.U.A.T prévoit que l'agglomération s'étendra de Montauban à Muret à l'horizon 2030. Cette prévision de conurbation, comprenant entre 1,5 et 1,7 millions d'habitants s'étend sur environ 100 kilomètres de long. La ville centre englobe, selon cette même prévision, environ 600 000 habitants⁵⁵. Cette évolution met aussi en avant la problématique des milliers de salariés qui effectuent chaque jour des aller-retours entre leur domicile en périphérie et la ville centre pour aller travailler. Car, comme cela a été rappelé précédemment et comme le montre un rapport de l'A.U.A.T datant de 2001, le développement de l'agglomération toulousaine n'a pas été régulé. Ainsi ce même rapport met en évidence un développement urbain fonctionnant en « quadrants » c'est à dire selon un bassin de

54 MERLET Pierrick, Toulouse devient la cinquième agglomération de France, toulouse.latribune.fr, 29/12/2017

55 LAFAGE, Maxime. Les transports publics urbains face à « la double-crise de la saturation et du financement ». Mémoire de fin d'études l'IEP. Toulouse : Université Toulouse 1, 2014

mobilité correspondant à la localisation des emplois et logements ⁵⁶. Le rapport compte 4 bassins de mobilité dépendant du centre ville, celui du Nord-est (Aucamville, L'Union, Saint-Jean, Croix-Daurade, Balma, Gramont, Borderouge, La Vache, Bonnefoy), celui du Sud-Est (Montaudran, Côte Pavée, Saint-Orens-de-Gameville, Labège, Castanet-Tolosan, Ramonville-Saint-Agne, Pouvourville, Rangueil, Empalot, Pech-David), du Sud-ouest (Oncopôle, Langlade, Portet-sur-Garonne, Mirail, Francazal, Cugnaux, Frouzins, Tournefeuille, Plaisance-du-Touch) et celui du Nord-ouest (Beauzelle, Blagnac, Colomiers, Saint-Martin-du-Touch, Purpan)⁵⁷. Cette forme de développement, constatée plus que projetée, s'explique par l'historique du développement de l'agglomération. Toulouse s'est étendue selon une expansion désordonnée, notamment sous la forme de petits pavillons individuels plus connus sous le nom de « toulousaines » jusqu'au années 1960. A partir de ces années là, parallèlement au développement grandissant de la voiture individuelle et de l'arrivée massive de rapatriés, de grands immeubles collectifs allant de 30 à 40 mètres de haut apparaissent notamment dans les quartiers du Mirail, d'Empalot et des Arènes mais aussi dans les quartiers de Jolimont et de Saint Cyprien ⁵⁸. Le long des pénétrantes bordées par ces immeubles, des activités de commerce ou d'industrie s'implantent au bout de chaque faubourg au plus proche de la banlieue de manière totalement opportune en n'étant soumis à aucune charte architecturale ni a aucun plan d'ensemble ⁵⁹. Si durant les décennies 1960 et 1970, de grands équipements structurants sont mis en place comme l'université du Mirail, l'hôpital Rangueil, la piscine Léo Lagrange, ou le pôle aéronautique, aucun monument architectural moderne n'est construit. Ces principes ou plutôt cet absence de principes directeurs prévaut toujours aujourd'hui. En effet, depuis des décennies et jusqu'à ces toutes dernières années, les architectes, limités par des contraintes financières et temporelles, n'ont pu développer leurs grands gestes structurants la ville comme leurs confrères ont pu le faire ailleurs. C'est la raison pour laquelle, la plupart des édifices emblématiques de Toulouse sont des constructions datant d'avant le milieu du XX^{ème} siècle. C'est notamment le cas de la Basilique Saint-Sernin ou du capitole datant tout les deux du XII^e siècle. Cette situation tend néanmoins à évoluer par des signes architecturaux d'ampleur comme la tour Occitanie mesurant 150 mètres au sein du projet de Pole intermodal Toulouse Euro Sud Ouest ou la tour Place Centrale comportant 17 étages dans la Z.A.C de Montaudran. Quelques projets ont vu

56 AUAT, Observatoire du PDU de l'agglomération toulousaine approuvé en 2001, synthèse de l'évaluation 2001-2007, Toulouse, Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine (A.U.A.T), Tisséo-SMTC, 05/2009,

57 Ibid, p38

58 MARFAING Jean-Loup, *Toulouse 45-75, la ville mise à jour*, Portet-sur-Garonne, Éditions Loubatières, 2009.

59 LAFAGE, Maxime. Les transports publics urbains face à « la double-crise de la saturation et du financement ». Mémoire de fin d'études l'IEP. Toulouse : Université Toulouse 1, 2014

toutefois le jour au cour des 2 dernières décennies. Parmi eux se trouve le Zénith, inauguré en 1999 sur des friches de la Cartoucherie, pouvant accueillir aujourd'hui plus de 10 000 spectateurs ce qui en fait l'un des plus grand de France. Cette salle de concert est le premier de tout une série d'autres projets comme le centre de congrès Pierre Baudis à Compans-Caffarelli inauguré en 2001, la médiathèque José Cabanis en 2004, imaginé comme une « arc de triomphe » toulousain adossé à la butte du Calvinet et surplombant les allées Jean Jaurès de ses 35m de hauteur , ou encore la rénovation du Palais de Justice mélangeant une architecture moderne et traditionnelle. D'autres projets urbains viennent compléter ces monuments. Certains recherchent un rayonnement national ou international notamment le futur Parc des Expositions, d'autres, plus spécifique, essayent de faire valoir Toulouse comme une ville accordant une place importantes aux connaissances et à la science. C'est par exemple le cas de l'Oncopôle et du Quai des Savoirs. D'autres programmes ont une vocation culturelle comme la salle des musiques actuelles « Métronum » à Borderouge, ou la médiathèque Grand M à Bellefontaine. Comme cela a été dit précédemment, l'agglomération s'est étendu durant la seconde moitié du XXe siècle en fonction des opportunités foncières présentes notamment au sein d'un tissu urbain diffus. Pour autant, il ne s'agit que d'une partie de la structuration urbaine de Toulouse. Ainsi le développement des Z.A.C (Zones d'Aménagement Concertée), mis en place par la Loi d'Orientation Foncière de 1967, est une autre facette du développement urbain toulousain. Ces Z.A.C ont pour objet de faciliter la concertation entre les collectivités publiques et les promoteurs privés. Celles-ci sont lancées par les collectivités mais elles sont, en grande partie, concédées aux promoteurs privés. A Toulouse, une grande partie des Z.A.C se sont réalisées sans la participation de la Société d'Économie Mixte d'aménagement de Toulouse, Oppidea. Oppidea est une S.E.M d'aménagement apparu en 2011, suite à la fusion des trois S.E.M (Société d'Économie Mixte) historiquement implantées sur la métropole toulousaine (la SETOMIP - Société d'Équipement de Toulouse Midi Pyrénées, la S.E.M Constellation et la S.E.M de Colomiers). Oppidea s'occupe d'opérations d'aménagement, de construction d'équipements publics et d'opérations de renouvellement urbain. Cette S.E.M a également la possibilité d'effectuer des opérations de promotion immobilière en particulier de projet entrant dans le champ social, politique ou écologique.

Depuis les années 1990, c'est à travers le développement de plusieurs dizaines de Z.A.C que Toulouse s'est densifiée et développée. Un nombre important de ces Z.A.C ont été développées par des promoteurs privés, les plus emblématiques étant « Monné Decroix » (depuis racheté par le groupe Crédit Agricole) et « Kaufman & Broad ». Ces promoteurs se sont inspirés du concept de

« *gated community* » élaboré au Etats-Unis américaines pour en faire des « résidences protégées » en essayant de s'adapter au contexte local. Ces résidences protégées prennent le plus souvent la forme de lotissements ou de petits collectifs allant de un à cinq étages. Elles se compose également de jardin, de parking et parfois même de piscine. Ces résidences ont pour but de répondre au souhait pour les acheteurs de bénéficier d'une sécurité importante notamment contres les cambriolages ⁶⁰. Ainsi la plupart de ces ensembles restent le plus souvent séparés de l'extérieur et l'accès demeure en majeure partie prohibé aux non résidents. Par ces différents aspects, ces résidences ne sont pas adaptées au tissu urbain existant. Elles fonctionnent comme des ensembles indépendants fonctionnant à l'image des « cités dortoir » qui sont, par définition, démunis de commerce, d'activité et par conséquent séparées hermétiquement de l'environnement proche. . Au cours de ces dernières années de nombreuses résidences de ce type ont vu le jour, par l'intermédiaire de Z.A.C dans de nouveaux quartiers notamment aux Ponts-Jumeaux, à Borderouge, ou encore aux Sept-Deniers. Avant les années 2000, les résidences mises en place par les promoteurs privés sont, le plus souvent « sécurisées », ne prenant pas en compte leur environnement. Cette situation évolue, à partir du milieu des années 2000. De cette manière, dans les quartiers cités précédemment, les nouveaux programmes immobiliers sont pensés pour prendre en compte les enjeux principaux de leur quartier, il s'agit des transports, l'insertion urbaine et architecturale d'un quartier. Des thématiques sont alors mis en perspective comme l'architecture, les transports ou encore la mixité sociale et fonctionnelle. Le passage d'une ville dans laquelle le développement urbain ne s'inscrit qu'à travers des démarches privées à une ville tentant de mettre en place une véritable stratégie globale encadré par les pouvoirs publics est un véritable changement de paradigme. Ainsi Toulouse tente de ne plus être une « ville incomplète » comme la définissait Jean Coppolani mais une ville véritable essayant de mettre en place un schéma urbain structuré et planifié intégrant une logique de transport, économique, sociale, écologique, culturelle et sportive. Les Z.A.C programmées au cours des dernières années comme celle de la Cartoucherie, Niel, Andromède, des Ramassiers, de Balma-Vidailhan ou encore de Malepère affichent l'ambition d'être multifonctionnelles, abritant des populations diversifiées socialement, respectueuses de l'environnement, et pouvant accueillir dans des conditions de référence un nombre important de nouveaux habitants.

60 SABATIER Bruno, Les résidences fermées à Toulouse : une offre immobilière construisant la « ville privée », revue « Espaces et sociétés », 2005, consulté sur cairn.info, p. 129-149.

Ces projets urbains sont accompagnés de nombreux aménagements urbains paysagers notamment ceux du centre ville conçu par Joan Busquet, urbaniste choisi en 2010 pour conduire le projet urbain du centre ville de Toulouse ⁶¹. Mais aussi ceux mis en place dans le cadre du projet Grand Parc Garonne visant à reconquérir les bords du fleuve⁶². Parallèlement à ces programme d'aménagement paysagers se trouve des projets urbains plus hétérogènes comme le Grand Projet de Ville (G.P.V) ayant pour objectif la rénovation des quartiers situés en zone prioritaire ⁶³. Ces différents projets, représentant plusieurs dizaines de milliard d'euros, ont pour ambition de faire de Toulouse une ville réellement internationale. Pour autant cette ambition reste hypothéquée par une cohérence urbanisme-transport insuffisamment développée.

2- Un déploiement du réseau de transport tardif mais expansif

a - Transport en commun basé surtout sur des projets structurants (années 1970 – 2000)

Le réseau de transport en commun essentiellement composé de bus est en difficulté à la fin des années 1960. Exploité par la société des Transports en Commun de la Région Toulousaine (S.T.C.R.T) depuis 1902, le réseau voit son taux d'utilisation décroître rapidement à partir du début des années 1960. Cette décroissance est essentiellement dû à l'essor de la voiture individuelle et à un réseau trop restreint. La mairie ne souhaite pas réaliser des investissements et des freins perdurent comme une voirie inadaptée aux passages des bus ⁶⁴. Face à cette situation, la mairie souhaite développer des politiques publiques de déplacements dans lesquelles l'automobile ne représente plus l'unique facteur de mobilité dans l'espace urbain. Cette volonté est favorisée par l'instauration, en 1973, du versement transport, contribution due par les employeurs privés ou publics consacrée au financement des transports publics. Cette même volonté est confortée en 1974 avec l'apparition du Périmètre des Transports Urbains (P.T.U) lequel fixe le ressort territorial de l'autorité administrative compétente en matière de transports urbains (A.O.T). A Toulouse, le S.M.T.C (réunissant 53 communes de l'agglomération) joue le rôle de l' A.O.T. Il délègue la gestion du réseau de transport en commun à une S.E.M, la S.E.M.V.A.T. Cette réorganisation associée à la

61 GUYENNON Patrick, Toulouse : la vision de Joan Busquets pour le centre-ville, Paris, Urbanews.fr, 10/2011

62 LAFAGE, Maxime. Les transports publics urbains face à « la double-crise de la saturation et du financement ». Mémoire de fin d'études l'IEP. Toulouse : Université Toulouse 1, 2014

63 PALLAS Pascal, Ce que Toulouse fait vraiment pour ses quartiers sensibles, Toulouse, hebdomadaire « La Voix du Midi »,30/10/2012.

64 MARCONIS Robert, VIVIER Julie, 150 ans de transports publics à Toulouse, Toulouse, Éditions Privat, 2010.

requalification d'aménagements de voirie, à l'achat de nouveaux matériels roulants et à la révision du réseau, souhaite attirer des clients potentiels, souhait rendu possible par l'augmentation du versement Transport de 0,91 à 1. %⁶⁵. Toutes ces nouveautés entraînent l'augmentation du taux de fréquentation du réseau. Sa vitesse commerciale recommence à croître, passant de 12,4 à 14,1km/h en quelques mois et la moyenne du nombre de voyages annuels par habitant remonte elle aussi. Elle atteint 98 voyages annuels par habitant en 1976. Cette progression du taux plafonne quelques années plus tard du fait de la baisse de la vitesse commerciale face à l'accroissement de la congestion automobile, confinant à la thrombose⁶⁶. Devant ce contexte, deux options se dessinent. La première option, justifié par une analyse économique de court terme, s'oriente vers une baisse des investissements dans le réseau de transport en commun qui ouvrirait l'avenir à un développement « à l'américaine type Los Angeles ». La seconde option, qui est finalement choisie, conduit vers des investissements massifs dans le réseau de transport public toulousain visant à établir de nouveaux modes transport en site propre. Rapidement deux type de transport en commun en site propre se font face : d'un côté le tramway d'un autre côté le métro⁶⁷. Si le tramway est favorisé par l'appui du ministre des transports de l'époque, Marcel Cavallé c'est finalement le métro qui est retenu suite à un voté serré⁶⁸. Ce choix s'explique en partie par l'architecture urbaine toulousaine notamment en centre ville dans laquelle un tramway en surface aurait eu paraît-il du mal à s'intégrer. Cette vision est aujourd'hui contesté par les exemples d'autres Villes comme Grenoble. Un autre aspect de l'opposition entre métro sous terrain et tramways de surface est la vitesse commerciale différente en défaveur du tramway mais contrebalancé par le nombre de stations, le prix en général beaucoup moins élevé en défaveur cette fois du Métro. Un des points à ne pas négliger dans ce débat concerne la captation d'espace au détriment de la voiture qui est l'apanage distinctif du Tramways sur le Métro et qui nourri de façon implicite l'opposition politique entre Métro et Bus.

Le tracé de la première ligne du futur métro, pour laquelle le S.M.T.C adopte la technologie V.A.L initiée par Matra et choisie également par la métropole Lilloise, est conçu pour desservir des pôles d'emploi et d'habitation importants : la gare Matabiau, le centre ville la gare des Arènes ainsi que le quartier du Mirail. Si le métro amène comme cela était attendu un certain désenclavement

65 LAFAGE, Maxime. Les transports publics urbains face à « la double-crise de la saturation et du financement ». Mémoire de fin d'études l'IEP. Toulouse : Université Toulouse 1, 2014

66 Ibid ; p42

67 Ibid ; p42

68 Lors du vote en 1985 durant le conseil du SMTC , 9 voix sont faveur du métro et 9 en faveur du tramway. Guy Hersant, alors président du SMTC, arbitre définitivement en faveur du métro

comme dans le quartier du Mirail, son arrivée est aussi l'occasion de réaménager comme aux Arènes où est construit un lycée dédié à la communication ainsi qu'une résidence étudiante. Ces nouveaux bâtiments sont associés à l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal comprenant en plus du métro, la gare ferroviaire de Saint Cyprien Arènes connectée par souterrain à l'une des plus importantes station terminus de bus de l'agglomération toulousaine ⁶⁹. Ce pôle d'échange multimodal marque le terminus de la ligne C, exploitée par la S.N.C.F. Pensée comme un prolongement du réseau de Métro, cette ligne fonctionne sur la portion Colomiers Arènes de la ligne Toulouse-Auch. Elle est inaugurée en même temps que la ligne A en 1993. Les trajets sont effectués par des trains TER (Trains Express Régionaux) cadencés au quart d'heure. Lors de l'inauguration de la ligne A en 1993, le tarif évolue de manière à ce que les correspondances métro-bus puisse être réalisé avec le même ticket sans coût supplémentaire. Cette opération marque un premier pas dans l'interopérabilité du réseau de transport en commun toulousain. Dix ans après son inauguration, la ligne A est prolongée vers Balma Gramont. Avec la ligne C, ce prolongement marque le début de l'extension du réseau en commun structurant hors des limites communales de Toulouse . En 2007 est inaugurée la deuxième ligne de métro de Toulouse : la ligne B. Cette ligne, tout comme la ligne A , dessert des milieux urbains hétérogènes : des pôles d'habitat dense (Empalot) et des zones d'activité comme le secteur Universitaire Paul Sabatier / Rangueil. Cette ligne tente d'anticiper l'urbanisation grandissante de Toulouse en plaçant 3 de ses stations (La Vache, Borderouge, et Ramonville) dans des zones alors exemptes de toute urbanisation. Cette décision du S.M.T.C marque une avancé importante dans la cohérence urbanisme transport. Ainsi, cette décision fait quelque part mentir l'expression de Robert Marconis selon laquelle « la course des transports publics après la ville ⁷⁰». En 2010, la première ligne de tramway de Toulouse, la Ligne T1 voit le jour entre les stations Arènes et Aerconstellation. 3 ans plus tard cette ligne est prolongée vers le centre ville marquant son terminus à la station Palais de Justice permettant la correspondance avec la ligne B du métro. En 2015, ouvre une bifurcation de la ligne du tramway exploitée par une nouvelle Ligne nommée T2 qui raccorde l'aéroport au réseau de transport en commun Toulousain.

En 2014, suite au changement de majorité, une 3e ligne de Métro est projetée. Celle ci, qualifiée de « métropolitaine », desservira les pôles économiques majeurs de Toulouse : le complexe aéronautique, le centre ville, et la zone économique de Labège. Par ailleurs elle se greffe au

69 LAFAGE, Maxime. Les transports publics urbains face à « la double-crise de la saturation et du financement ». Mémoire de fin d'études l'IEP. Toulouse : Université Toulouse 1, 2014

70 MARCONIS Robert, Toulouse, un métro pour changer de siècle, Toulouse, Éditions Privat, 2008

nouveau pôle d'échange multimodal à savoir la gare de Colomiers, la vache, la gare Matabiau et la gare de Labège.

Ce panorama dépeignant l'installation des lignes de transport structurant à Toulouse montre comment la ville a établi petit à petit un réseau de lignes structurantes s'étendant de plus en plus vers la périphérie.

b - 2000–2014, intégration de la périphérie et recherche de logique globale

Si la ville de Toulouse a tardé à prendre en compte sa périphérie, elle cherche à l'intégrer au sein des nouveaux documents de transport et d'urbanisme. Ces derniers ont également pour but d'installer une logique globale dans la politique de transport de l'aire Métropolitaine qui en était jusque là dépourvu.

En 2001 à l'issue de l'élaboration P.D.U, rendu alors obligatoire par l'effet de la loi S.R.U du 13 décembre 2000 , l' A.U.A.T (Agence d'Urbanisme et d'Aménagement Toulouse aire métropolitaine) dresse un constat préoccupant en terme des enjeux des transports collectifs. Selon l' A.U.A.T, l'agglomération Toulousaine accumule un retard dans la mise en place de lignes de transport collectif structurant. Elle pointe particulièrement le retard dans la réalisation des boulevards urbains multimodaux et T.C.S.P prévu à l'époque pour ouvrir en 2008. L'Agence d'urbanisme met aussi en perspective l'augmentation incontrôlés des flux automobiles. Elle présente aussi le territoire de l'agglomération toulousaine comme étant un « territoire urbain à deux vitesses » dont une partie bénéficie du métro, transport en commun structurant par excellence, quand l'autre moitié du territoire n'est desservi par des réseaux de bus non structurant et peu avantageux face à la voiture, car souvent immobilisés dans le flux des voitures. Lors de la même année 2001, l' A.U.A.T dépeint un réseau de transport en commun affaibli par un manque de pôles d'échanges multimodaux. Le S.M.T.C instaure à cette époque, une stratégie de rabattement vers les parking relais des stations de métro. Cette décision rejoint celle du P.L.U imposant une décote du nombre de places obligatoires pour les nouveaux programme d'habitat proche d'une station de métro. Ce choix, accentué par la politique de stationnement mis en place

au centre ville de Toulouse incitative pour le report modal, marque une avancé significative dans la cohérence urbanisme transport ⁷¹.

Par ailleurs, le P.D.U de 2001 reprend des élément du S.C.O.T visant à prioriser et à hiérarchiser les territoires présentant un potentiel de de développement urbain fort ainsi que ceux présentant une capacité d'accueil et de renouvellement important.

Le P.D.U se fixe 4 priorités. Premièrement, comme pour les territoires, le P.D.U hiérarchise des projets de déplacement en matière de transports en commun afin de lancer ceux étant classés comme prioritaire. La deuxième priorité présentée par le P.D.U vise d'un côté à privilégier la densification des territoires urbanisés connectés à un réseau structurant et d'un autre côté, à améliorer la dessertes des pôles économiques majeurs actuels (complexe aéroportuaire) et futur (projet T.E.S.O, P.E.X). Enfin le schéma du P.D.U a pour objectif de fixer des bassins de mobilité pour y assurer un maillage multimodal autour des polarités existantes.

En 2008, lors de la révision du P.D.U de 2001, un tiers des habitants résidant dans le périmètre de révision sont desservis par une ligne de transport structurant. Si la plupart des équipements, commerces, et entreprises sont mieux desservis, de nombreux logements sont apparus dans des zones, le plus souvent périphériques, non desservies ou mal desservies par le réseau de transport en commun existant. Toutefois, ces résultats en terme de cohérence urbanisme transport ne peuvent pas être analysés de manière précise car il est difficile de prouver la relation existant entre les logements autorisés et la présence d'un projet de T.C.S.P. Toutefois, les nouveaux programmes semblent être construit en grande partie dans les communes de la première couronne. Par ailleurs, certaines communes ne voient pas leur le nombre de programmes immobiliers augmenter même lorsqu'elles accueillent un futur T.C.S.P. Ainsi en 2015, moins de la moitié des logements neufs autorisés sont localisés dans une commune accueillant un futur T.C.S.P. Si cette proportion reste stable chaque année, au alentour de 42 %, les logements neufs autorisés se situent en grande partie dans les communes de l'ouest de l'agglomération toulousaine proche des centres économiques entraînant une croissance démographique.

Au total en 2007, 26 zones de cohérence urbanisme transport sont présentes sur le territoire du P.D.U. Plus de la moitié d'entre elles, 15, sont entièrement mobilisables à l'urbanisation. 4 des 26 zones de cohérence urbanisme transport sont en partie ouverte à l'urbanisation avec une

71 LAFAGE, Maxime. Les transports publics urbains face à « la double-crise de la saturation et du financement ». Mémoire de fin d'études l'IEP. Toulouse : Université Toulouse 1, 2014

disponibilité de 50 % de la surface. Enfin les 7 dernières zones de cohérence urbanisme transport restreignent une potentielle urbanisation à 20 %.

En réponse à ces efforts, des effets positifs apparaissent. Les transports en commun voient leur fréquentation augmenter. Ainsi, en 2008 la part modale des transports en commun sur l'ensemble de l'agglomération atteint 16 % remplissant ainsi l'objectif visé en 2001. Cette hausse de la fréquentation montre selon l'observatoire du P.D.U de l'agglomération toulousaine que la population a fait évoluer ses modes de déplacements que se soit pour des raisons écologiques (pollution, réchauffement climatique) ou économique (coût du carburant) ou tout simplement pour des questions de facilité (rapidité, régularité, absence de problème de parking...). Ces résultats prouvent d'une certaine manière l'effectivité de l'amélioration du réseau de transports collectifs sur le report des déplacements vers les modes de transport doux.

Lors de la révision du P.D.U en 2008 ⁷², si des projets évoqués lors du P.D.U de 2001 sont repris comme la V.C.S.M (Voie du Canal Saint Martory), la L.M.S.E (Liaison Multimodale Sud-Est), ou encore le BUN Boulevard Urbain Nord, de nouveaux projets apparaissent néanmoins comme le téléporté reliant l'Oncopole au campus Paul Sabatier en passant par l'hôpital Rangueil, ou la voie de bus en site propre reliant la gare de Portet à l'Oncopole le long de la RD120 . Parmi l'ensemble des projet évoqués, 6 sont considérés comme prioritaires. Il s'agit du prolongement de la ligne de tramway vers l'aéroport, la Garonne et le futur P.E.X (Parc des Expositions), de la réalisation de la Voie du Canal de Saint-Martory (V.C.S.M) ainsi que celle de la Liaison Multimodale Sud-Est. D'autres projets comme le téléporté ou la voie de bus en site propre le long de la RD120 sont reportés après 2015. Enfin d'autres projets, majoritairement des bus en site propre, sont reportés après 2020. Il s'agit notamment du T.C.S.P longeant la RD15 entre la gare de Portet-sur-Garonne et Cugnaux ou T.C.S.P Saint-Orens Lycée – Castanet-Tolosan par Labège – La Cadène. Dans le but de diminuer leurs coûts, 3 autres projets de tramway, sont requalifiés en B.H.N.S (Bus à Haut Niveau de Service) ⁷³.

Le P.D.U, d'abord par sa révision en 2008 puis son renouvellement en 2012, marque un changement de logique dans la planification des transports sur l'agglomération toulousaine. Il favorise l'extension massive des T.C.S.P « légers », le plus souvent en se déclinant par des B.H.N.S

72 TISSEO COLLECTIVITÉ, Plan de Déplacements Urbain de la grande agglomération toulousaine, Annexe évaluation 2001-2007 synthèse, tisséo.fr 17/10/2012 [en ligne]

73 LAFAGE, Maxime. Les transports publics urbains face à « la double-crise de la saturation et du financement ». Mémoire de fin d'études l'IEP. Toulouse : Université Toulouse 1, 2014

et par des bus traditionnels, en périphérie et, en contre-partie, ralentit l'extension des T.C.S.P structurant (métro) en hypercentre. Si ce choix est surtout motivé par des raisons économiques de limitation des budgets publics, il poursuit néanmoins l'objectif de rattacher les zones en cours d'urbanisation à la ville centre. Pour autant cette logique ne semble pas convaincre. D'une part la commission d'enquête publique émet un avis défavorable au P.D.U de 2012 jugeant qu'il ne prend pas assez en compte les besoins de la périphérie et qu'il a une vision à court terme. D'autre part, la vision des transports proposée au cours du P.D.U de 2012 et reprise dans le programme du maire sortant Pierre Cohen, peine à convaincre. En 2014, porté par un projet de 3ème ligne de métro, la mairie et la métropole changent de majorité et la politique en matière de transports va évoluer.

c- 2025-2030, insertion des priorités économiques dans la politique de transport

Le premier P.D.U comprend 53 communes en 2001 puis 72 communes en 2008, le projet mobilité 2025- 2030 englobe 108 communes en 2016 soit plus d'1 millions d'habitants. Parallèlement le nombre de trajets annuels, passe de 70 millions de trajets en 2006, à 127,3 millions en 2016.

Contrairement aux deux P.D.U précédent, 2001 et 2012, ce projet cherche avant tout à préserver l'attractivité économique de la métropole par l'amélioration des accès aux pôles économiques. Parmi les objectifs déclinés par le S.M.T.C (désormais « Tisséo collectivités ») on peut lire : « relier les principaux pôles d'emploi, renforcer l'accessibilité, maintenir l'attractivité, organiser les conditions de la mobilité dans une croissance soutenue ».

Ce P.D.U, entré en vigueur en février 2018, est essentiellement structuré autour de la construction d'une troisième ligne de Métro appelée T.A.E (Toulouse Aerospace Express). Longue de 27 km, cette ligne a pour objectif de relier les zones majeures d'emplois de l'agglomération toulousaine et plus particulièrement le complexe aéroportuaire. Elle sera complétée par la ligne aéroport express, une ligne de transport hectométrique qui desservira l'aéroport. Si la troisième ligne parvient aussi à relier les faubourgs, les communes périphériques, les pôles économiques, et les nouveaux programmes métropolitains tel que le réaménagement du quartier de la gare, elle répond beaucoup moins aux problématiques de transport du sud toulousain. Elle est complétée par d'autres schémas de transport visant à résorber cette lacune. Enfin ce projet mise aussi sur l'optimisation des réseaux déjà existants notamment en doublant la capacité de la ligne A tout en améliorant le report modal à la desserte des P.E.M (Pôle d'Échange Multimodal) situées aux abords de la ville centre.

Le projet mobilité 2025-2030 ⁷⁴ prévoit le prolongement du téléphérique urbain sud le long de la ceinture sud vers le PEM Basso Cambo dans un premier temps puis vers Tournefeuille dans un second temps. Ce mode de transport quelque peu novateur est le mode de transport s'adaptant le plus à la topographie accidentée des coteaux de Pech David et de la Garonne. Ce projet de transport affiche un temps de parcours de 10 minutes pour une capacité de 2 000 passagers/heure/sens. Le téléphérique est connecté à divers autres lignes via notamment le P.E.M de Basso Cambo accueillant métro et bus particulièrement ceux empruntant la V.C.S.M. Par ailleurs le téléphérique est complété par le projet de reconversion en boulevard urbain du boulevard Eisenhower. Le projet prévoit parallèlement le déploiement du réseau « Lineo » (service B.H.N.S amélioré) et d'un réseau « Optimo » (service bus amélioré).

Si le projet mobilité 2025-2030 apporte des réponses à la desserte du Sud-Est toulousain, sont-elles pour autant réellement appropriées ?

Mais un des buts principaux de ce projet est d'associer le P.D.U aux autres documents d'urbanisme tel que le S.C.O.T ou le futur P.L.U.I.-H. Un des éléments primordiaux compris non seulement dans le S.C.O.T mais également dans le P.L.U.I.-H est l'insertion de la cohérence urbanisme transport.

La cohérence urbanisme transport se décline selon plusieurs volets: tout d'abord cette cohérence est menée par des négociations liant Autorité Organisatrice de Transports et représentants des territoires concernés. Ces négociations doivent suivre un cahier pratique établi par le S.M.E.A.T afin de permettre une certaine homogénéisation de la façon dont est abordée l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux territoires sur le périmètre de L'A.O.T. Celle-ci s'établit par la signature d'un contrat d'axe favorisant la densité, la mixité autour du T.C.S.P ainsi que son accessibilité.

Cette cohérence entre urbanisme transport se décline également à travers la création de cartes élaborées par l'A.O.T présentant la « cohérence urbanisme-mobilité » du P.D.U aux diverses échéances 2017-2020-2025-2030 pour les 37 Communes de Toulouse Métropole.

Le P.D.U prévoyant essentiellement des infrastructures empruntées par des transports doux prend aussi en compte le Plan d'Aménagement des Routes Métropolitaines (P.A.R.M) élaboré par Toulouse Métropole ⁷⁵. Ce projet, en cohérence étroite avec le P.L.U.I.H, établit les possibles aménagements des voiries métropolitaines structurantes à l'horizon des 15 années à venir. Les axes routiers de l'agglomération toulousaine sont aujourd'hui saturés. Un des axes les plus

74 TISSEO COLLECTIVITÉ, Projets Mobilités 2020/2025/2030, 01/01/2017, tisseo.fr, [en ligne]

75 GROS Jean Noël, Vers un accord politique pour financer les projets routiers de l'agglo toulousaine, ladepeche.fr, 17/01/2018 [en ligne]

emblématiques, le périphérique, totalise sur certains de ses tronçons 135 000 véhicules/jour ⁷⁶. Les dernières infrastructures routières structurantes datent de 15 ans, ce programme a pour but de réactualiser le schéma viaire de l'agglomération. Des extensions sont projetées sur certains axes comme celle de la R.D 902 vers le futur Parc des expositions à Seilh puis vers l'A 62 avec la création d'un nouveau franchissement de la Garonne. Ces projets sont mis en place en prévision de l'arrivée d'une seconde rocade à l'ouest permettant de relier l'A 62 à l'A 64. Le réaménagement de l'avenue Eisenhower figure parmi ces projets. Il paraît paradoxal de prévoir de nouveaux aménagements routiers dans un contexte où l'on incite les habitants à utiliser les modes doux et actifs. C'est pourquoi ces projets sont pour la plupart pensés pour accueillir aussi des lignes de transport en commun et des pistes cyclables. Dans le cadre de la cohérence entre urbanisme et transport. Le P.A.R.M vise aussi, de la même manière que le prévoit le projet mobilité 2025-2030 à accompagner l'urbanisation future et connecter les aménagements existants.

Ce projet affiche une ambition élevée, toutefois plusieurs questions se posent.

Tout d'abord malgré un développement accru des lignes de bus, et la mise en place du téléphérique, l'ensemble des zones urbanisées ou en voie de l'être, seront-elles bien desservies par les transports en commun ? Cette question se pose pour le sud est toulousain déjà évoqué.

Dans un second temps des questions peuvent être émises concernant le poids de l'économie résidentielle : architecte, corps de métiers, entreprises. Générateur d'un nombre important d'emploi, pourra-t-elle s'adapter aux nouvelles formes urbaines ou essaiera-t-elle de prolonger coûte que coûte le modèle d'habitation (la maison individuelle) sur lequel elle a jusque là basé son développement ?

L'agglomération toulousaine fait face à une contrainte majeure. Elle doit prendre la mesure de la conjecture de Zahavi⁷⁷ selon laquelle les déplacements de la vie quotidienne se font à budget « temps de transport » constant. Ainsi l'accélération des transports provoque une augmentation de la distance parcourue et non pas une diminution du temps passé dans les déplacements. Est-ce un choix de nos concitoyens ?

Ce phénomène est lié à la crise de la saturation et du financement des transports que connaît l'agglomération de la ville rose. La réorganisation des transports et celle, conjointe, de l'espace

76 LA DÉPÊCHE DU MIDI, Moins d'autos dans la ville, toujours plus sur les rocades, la dépêche.fr, 25/09/2015 [en ligne]

77 CROZET Yves, JOLY Iragaël, La "Loi de Zahavi" : quelle pertinence pour comprendre la construction et la dilatation des espaces-temps de la ville ?, Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA), Coll. Recherches du PUCA, n° 163, 2006

public a entraîné un phénomène paradoxal. L'augmentation de l'offre de transport ne freine pas les problèmes de saturation et n'engendre pas de nouveaux financements.

II – Le Sud Ouest Toulousain, un secteur manquant d'infrastructure de transport malgré un besoin de mobilité de plus en plus accru

A - Présentation de la zone étudiée

La zone étudiée présente plusieurs caractéristiques types d'une ville française. Elle forme une « porte d'entrée » de ville dans laquelle se regroupe plusieurs fonctions avec une pré-dominance des fonctions résidentielles et commerciales.

1 – Délimitation de la zone d'étude

La figure ci-dessous désigne la zone choisie pour étudier les problématiques de liens entre urbanisme et transport. Outre le contexte spatial dans lesquelles s'exercent les fonctions commerciales et résidentielles cette photo aérienne présente également les contraintes liées aux transports et au flux automobile ceinturant la zone.

Délimitation de la zone étudiée

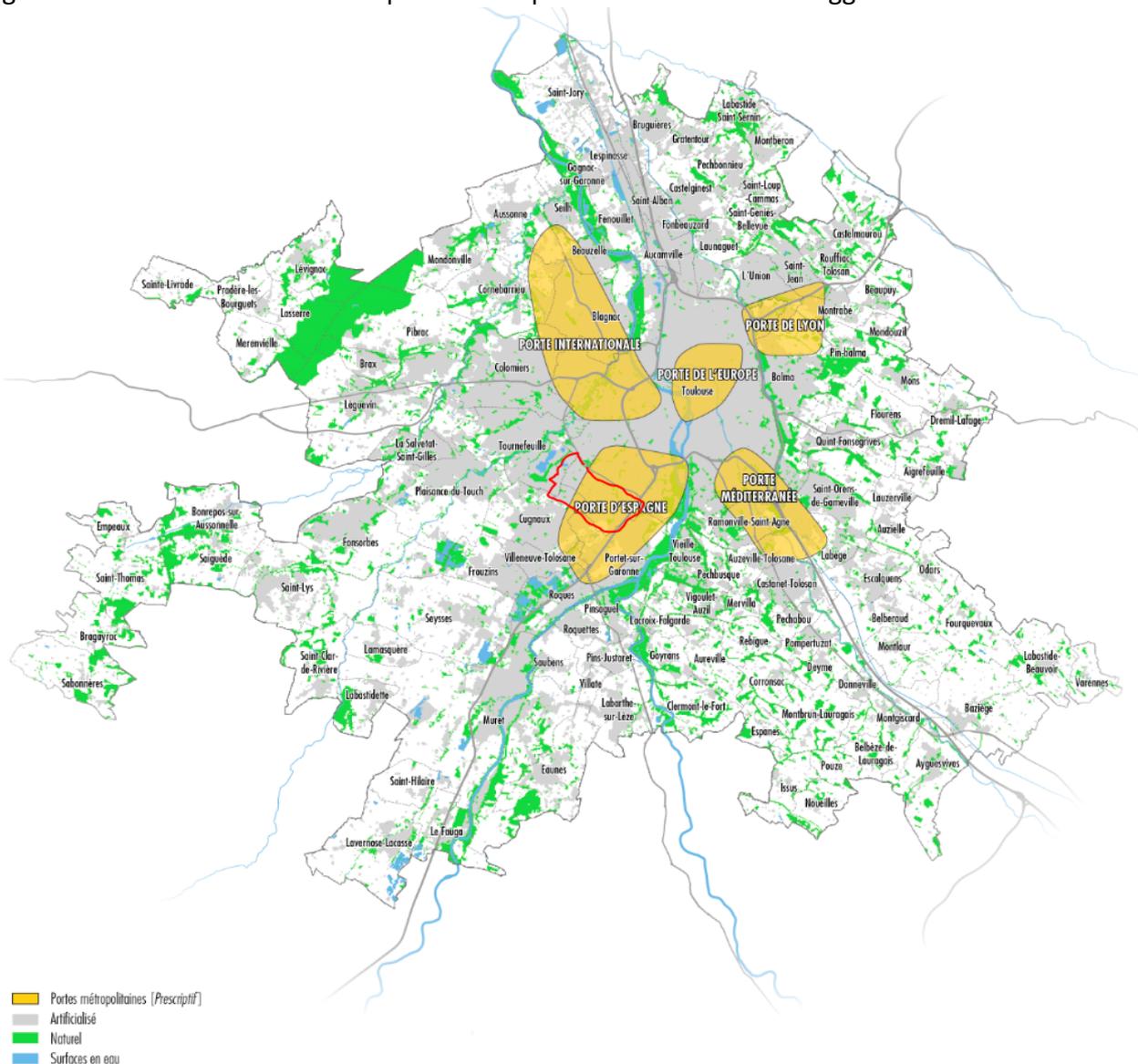


Réalisation Personnelle / Fond de carte : Google Map

a – Situation par rapport à l'agglomération toulousaine

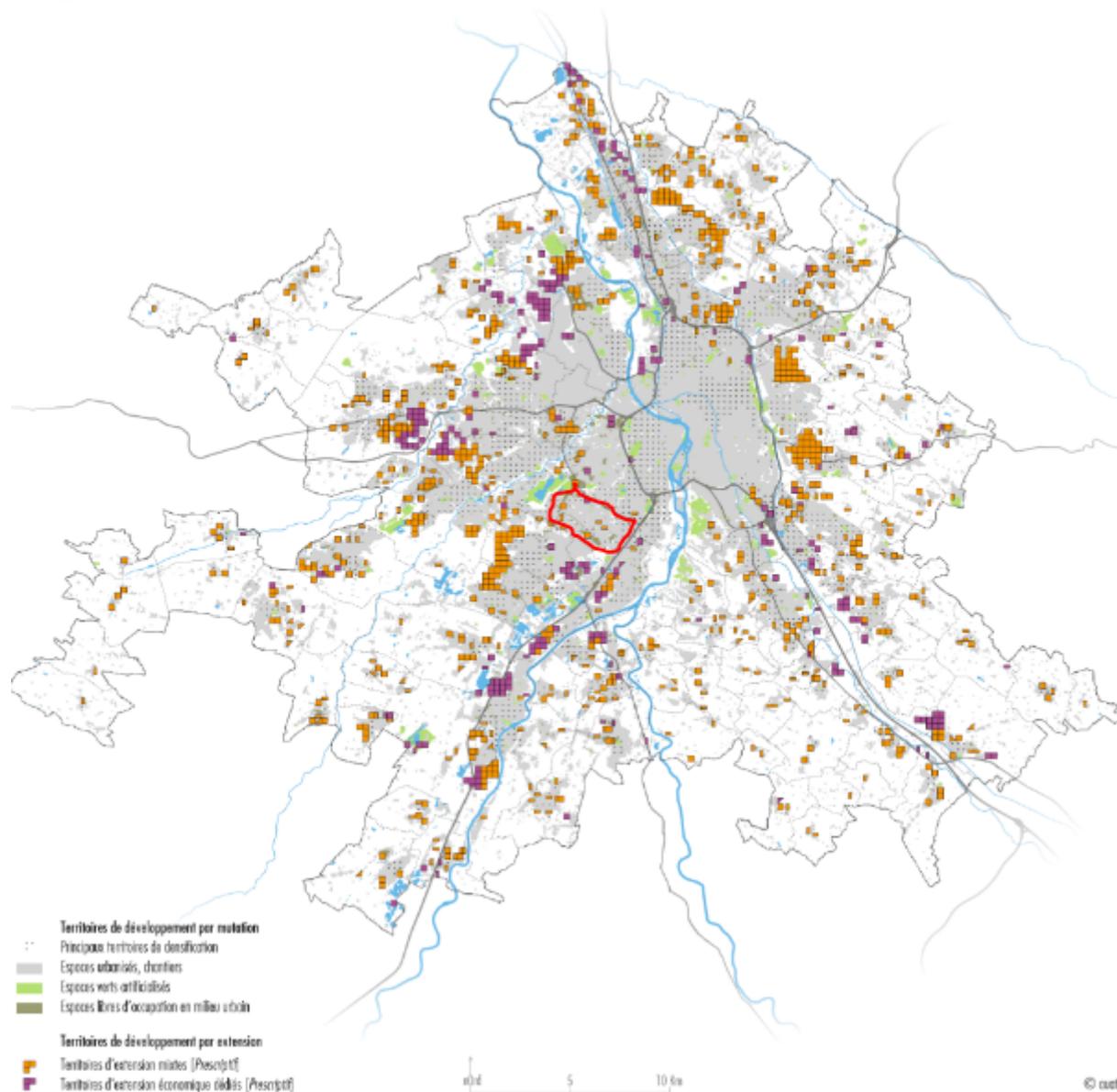
Située dans la partie sud-ouest de l'agglomération toulousaine, la zone d'étude se trouve à proximité d'axes de transport pénétrants dans l'agglomération comme l'A64 ou la route de Seysse et des axes assurant la desserte locale comme le périphérique. Elle se trouve, par ailleurs, bordée au sud par l'aéroport Franczal. Ainsi contrairement à beaucoup de quartiers toulousain, comme Lardenne ou Saint-Exupéry traversés par un seul axe principal en leur centre, la zone étudiée est traversée de 2 axes (Chemin de Basso Cambo et la Route de Saint Simon) sur ses parties est et ouest.

Figure 4 : Une zone au cœur de la porte métropolitaine sud ouest de l'agglomération toulousaine



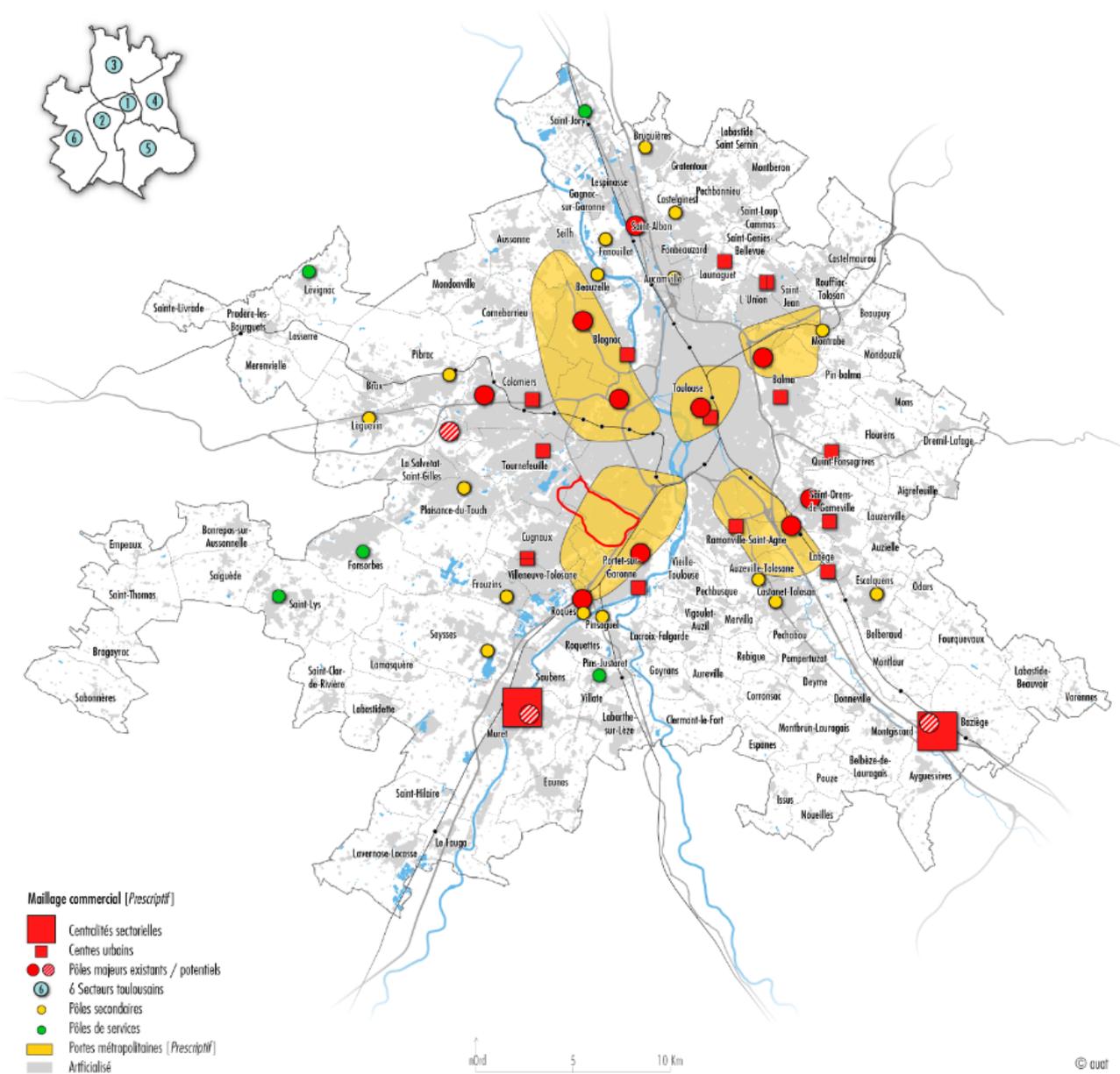
Source : A.U.A.T 2016

Figure 5 : une zone entre mutation et développement à la fois résidentiel et économique



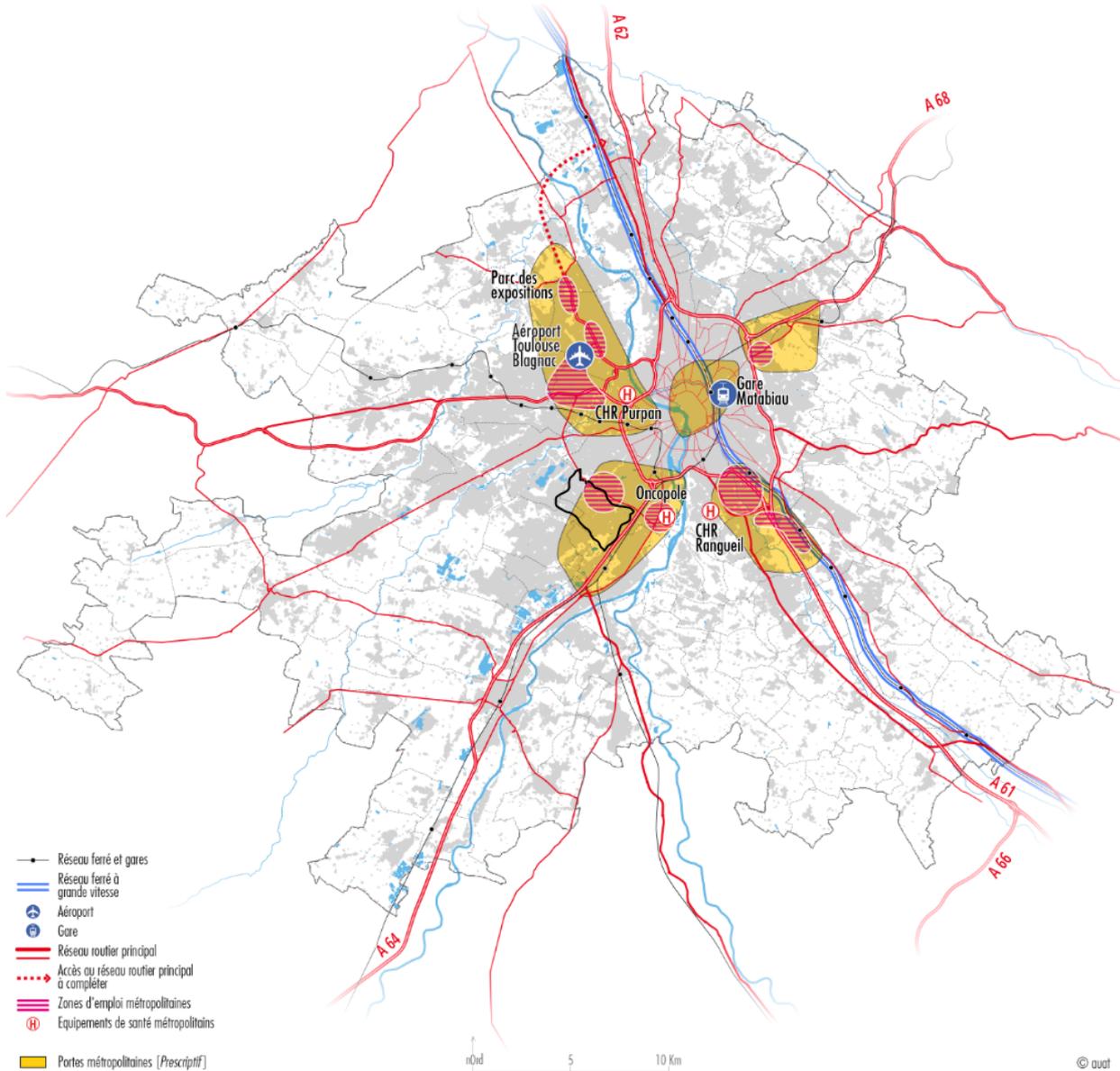
Source : A.U.A.T 2016

Figure 6 : Une zone proche des centres commerciaux



Source A.U.A.T 2016

Figure 7 : Une zone moins bien desservie que les autres portes métropolitaine



Source : A.U.A.T

b – Composition sociologique

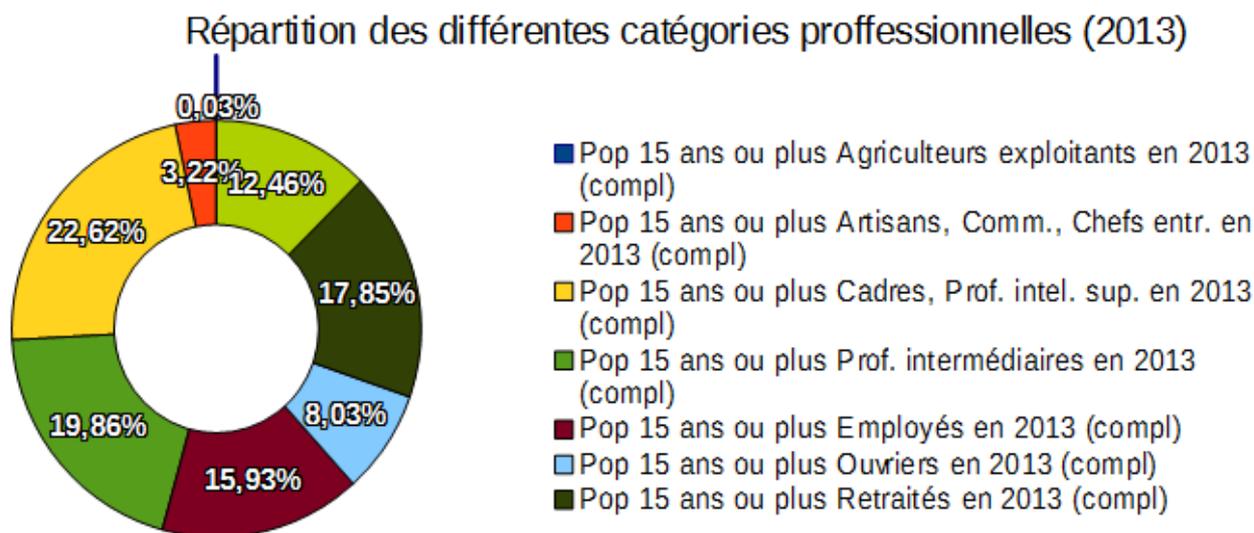
Saint- Simon est un quartier où réside une population d'un niveau de vie médian dont le revenu annuel est égal à environ à 23 000 € ⁷⁸ (environ 32 000 € pour les plus aisés et moins de 10 000 € pour les moins aisés). La population est composée en majorité de cadres (environ 23 %) et de professions intermédiaires (environ 20%). Celle-ci est aussi composée de retraités (environ 18%) et

78 DUMEZ Hugues-Olivier, Dans quels quartiers vivent les pauvres et les riches à Toulouse, actu.fr, 21/07/2016 [en ligne]

d'employés (environ 16%). Toutefois les agriculteurs-exploitants, il y a cinquante ans majoritaires, ont quasiment disparu du quartier. Seul 2 personnes exercent encore ce type d'activité dans la zone étudiée. Cette situation est similaire à celle de Toulouse qui enregistre cependant une proportion de retraités moins importante.

Ce tableau risque cependant de muter au fil des années à venir. En effet de nombreux programmes immobiliers, notamment composés de logement sociaux, pourraient faire évoluer cet état des lieux.

Figure 8 : Répartition des différentes catégories professionnelles en 2013 dans le quartier de Saint-Simon



Source : Insee

Réalisation Personnelle

Figure 9 : Tableau des différentes catégories professionnelles en 2013 dans le quartier de Saint-Simon

	2015	%	2010	%
Ensemble	402 944	100,0	379 242	100,0
Agriculteurs exploitants	132	0,0	171	0,0
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	11 116	2,8	9 367	2,5
Cadres et professions intellectuelles supérieures	70 248	17,4	60 331	15,9
Professions intermédiaires	65 989	16,4	60 575	16,0
Employés	61 241	15,2	59 642	15,7
Ouvriers	33 933	8,4	32 965	8,7
Retraités	65 453	16,2	65 843	17,4
Autres personnes sans activité professionnelle	94 832	23,5	90 349	23,8

Sources : Insee, RP2010 (géographie au 01/01/2012) et RP2015 (géographie au 01/01/2017) exploitations complémentaires.

La zone étudiée est principalement composée de personnes ayant un âge médian allant de 25 à 55 ans (plus de 4000). Les personnes ayant un âge avancé restent minoritaire (environ 2000 habitants) tout comme les personnes jeunes (moins de 3000 habitants). Cette situation se différencie du contexte toulousain pour lequel les personnes de 15 à 29 ans sont majoritaires.

Figure 10 : Pyramide des ages en 2013 dans le quartier de Saint-Simon

Pyramide des ages (2013)

Source : Insee

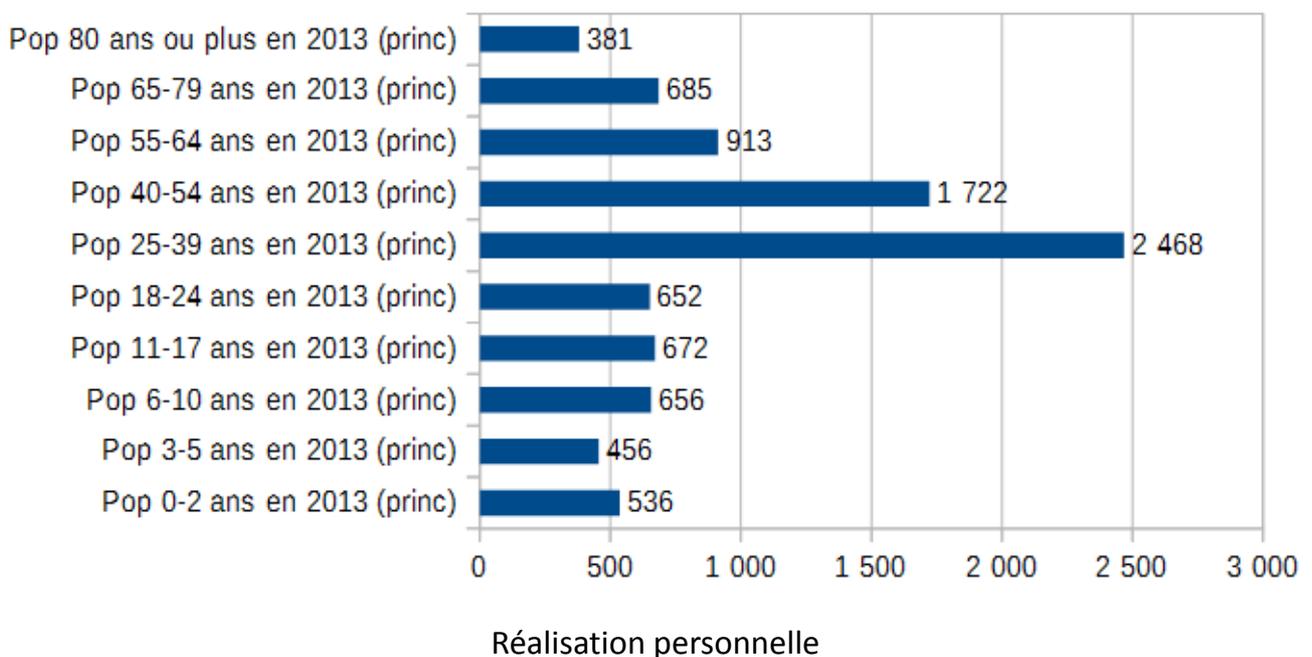
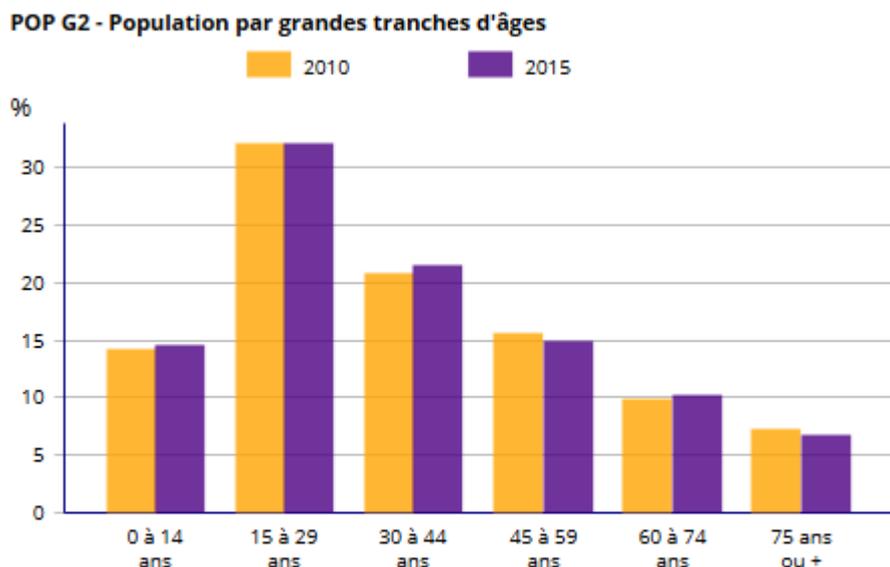


Figure 11: Population par grandes tranches d'âges sur la commune de Toulouse



Sources : Insee, RP2010 (géographie au 01/01/2012) et RP2015 (géographie au 01/01/2017) exploitations principales.

2 - Une urbanisation exponentielle depuis les années 1980

a – Les mutations d'une zone historiquement agricole

Durant le XIX^{ème} siècle, l'agriculture traditionnelle prédomine dans l'agglomération toulousaine et dans ce qui constituait alors sa périphérie. Comme dans beaucoup d'autres quartiers, la zone étudiée est restée en partie agricole et a hérité d'une architecture urbaine influencée par ce passé. Les terres alluviales très fertiles bordant la Garonne à l'ouest, sont exploitées par de grands propriétaires terriens. Il s'agit surtout d'exploitation maraîchères mais des vignes y étaient toutefois présentes. Le canal de Saint-Martory, créé en 1875 afin de permettre l'irrigation des cultures maraîchères au sud-ouest de Toulouse, témoigne de cette époque là.

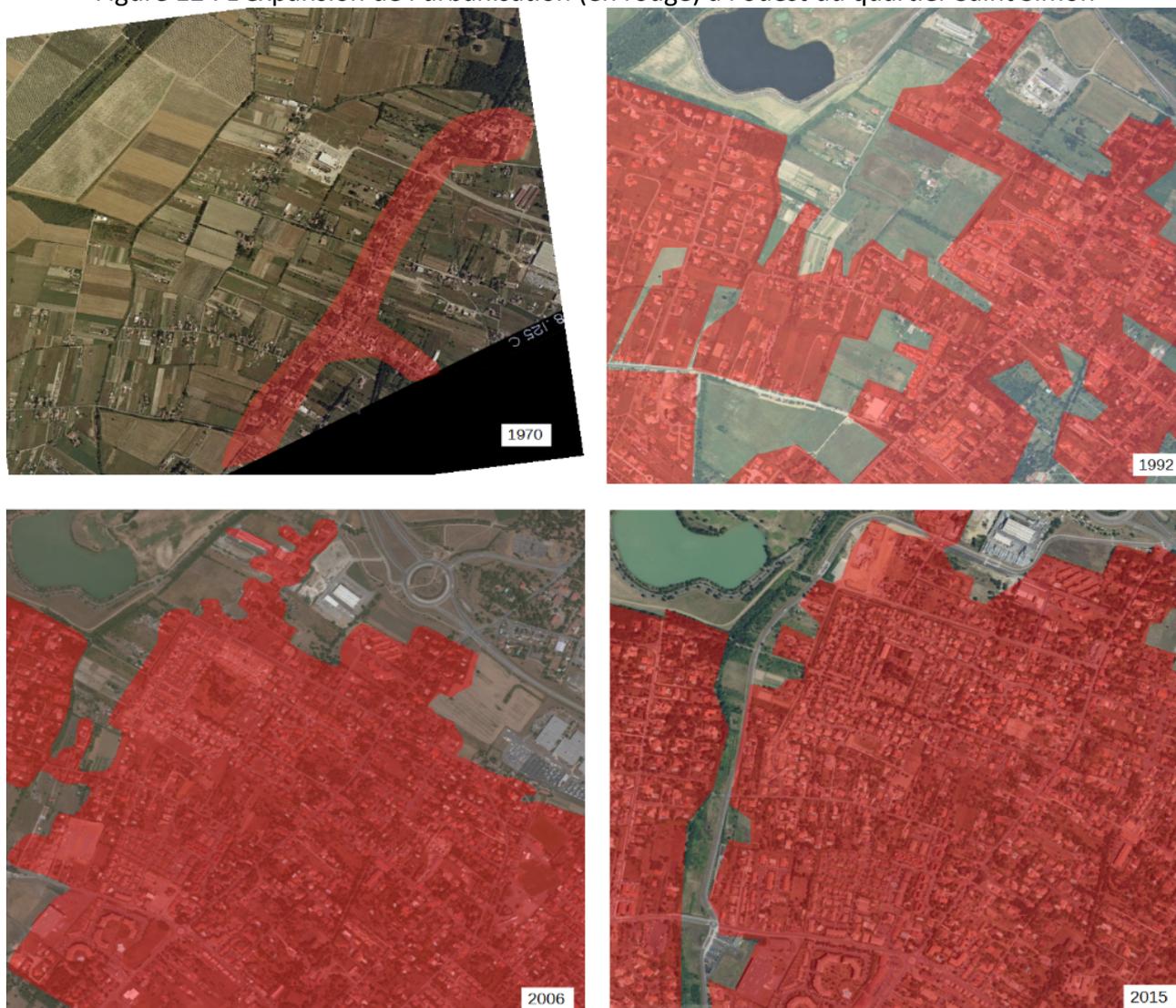
Dans ces territoires se forment plusieurs "villages-quartiers" comme celui de Saint Simon. Ces villages quartiers sont constitués d'un bon nombre de maisons de maître comprenant des parcs aux arbres centenaires. Au XIX^{ème} siècle et au début du XX^{ème}, ces propriétés bourgeoises s'étendaient de Saint-Simon jusqu'à Frouzins. Le parcellaire de notre zone respecte un même schéma. Il s'établit par d'étroites bandes de terrain perpendiculaires aux axes principaux.

La zone étudiée demeure véritablement rurale jusqu'aux années 1960. L'apparition de plusieurs éléments urbains nouveaux comme l'aérodrome de Francazal, le Grand Mirail vont ainsi influencer la fonction de la zone. Cette mutation va être encore accentuée avec l'installation des premières activités économiques à Basso Cambo. Parmi elles se trouvent notamment Freescale (aujourd'hui NXP anciennement Motorola). Le changement de destination du canal Saint Martory qui permettait l'irrigation des cultures maraîchères, sert depuis à refroidir l'incinérateur, fait figure de symbole de la mutation de la zone étudiée.

b – Une densification croissante

Depuis le milieu des années 1970, à l'achèvement du Grand Mirail, les logements individuels se sont développés. Depuis, en l'espace de trente ans, favorisé en partie par l'arrivée du métro en 1993, les habitations individuelles et les petits ensembles se sont multipliés. Les années 1980 marquent le début d'une urbanisation exponentielle de notre zone, les pavillons laissant place à de véritables villas. Si l'expansion urbaine s'est réalisée le long des axes jusqu'au années 1990 puis s'est ensuite répandu aux grès des terrains disponibles. Cela explique en partie pourquoi aujourd'hui l'architecture urbaine de la zone étudiée demeure assez incohérente.

Figure 12 : L'expansion de l'urbanisation (en rouge) à l'ouest du quartier Saint Simon



Réalisation personnelle / Fond de carte : Géo-portail

Cette urbanisation continue aujourd'hui. Les terrains libres et les exploitations maraîchères se raréfient tout comme les espaces verts entourant autrefois les maisons individuelles. Ces-dernières sont de moins en moins présentes. Ainsi l'urbanisation des friches agricoles diminue de plus en plus au profit d'une implantation de collectifs dont la hauteur atteint parfois 4 étages. Désormais la surface d'expansion étant atteinte, les habitats ne s'étendent plus, ils mutent en laissant place à de petits voire de moyens collectifs (la part du nombre d'habitat collectifs est passé de 23 % à 33 % entre 2006 et 2013). Ce qui provoque une augmentation de la densité. Celle-ci a été multipliée par plus de 3 entre 1990 et 2013 passant de 1000 hab/km² à 3500 hab/km².

Figure 13 : Evolution de la population et de la densité du quartier de Saint-Simon

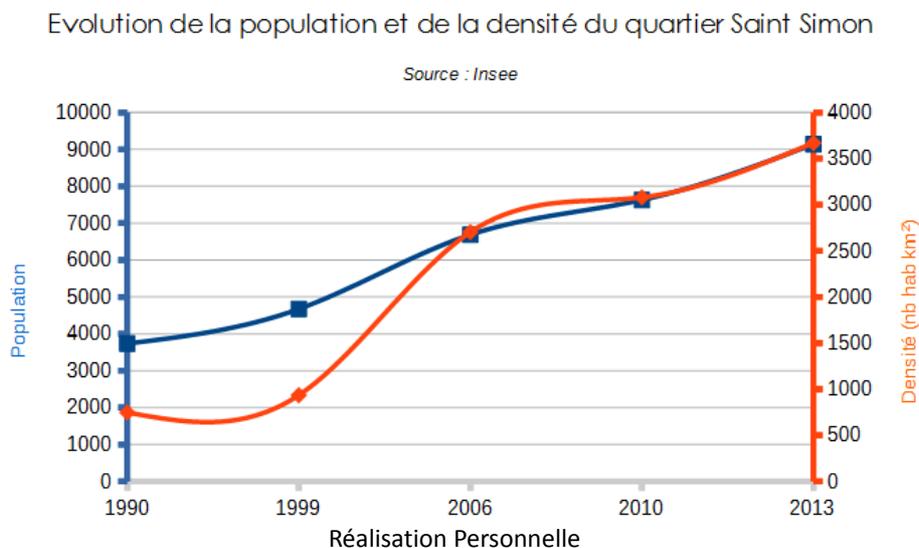
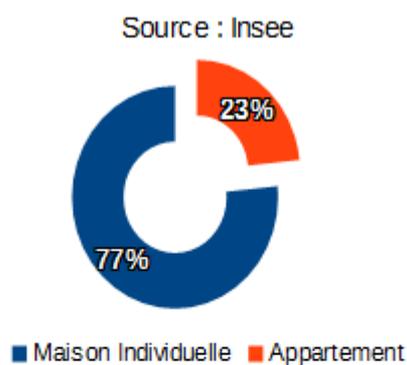
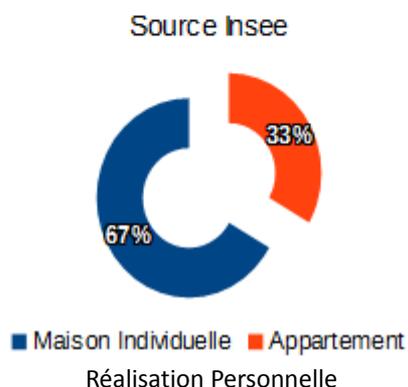


Figure 14 : Répartition du type d'habitat dans le quartier de Saint-Simon

Répartition du type d'habitat dans le quartier de St Simon (2006)



Répartition du type d'habitat dans le quartier de St Simon (2013)

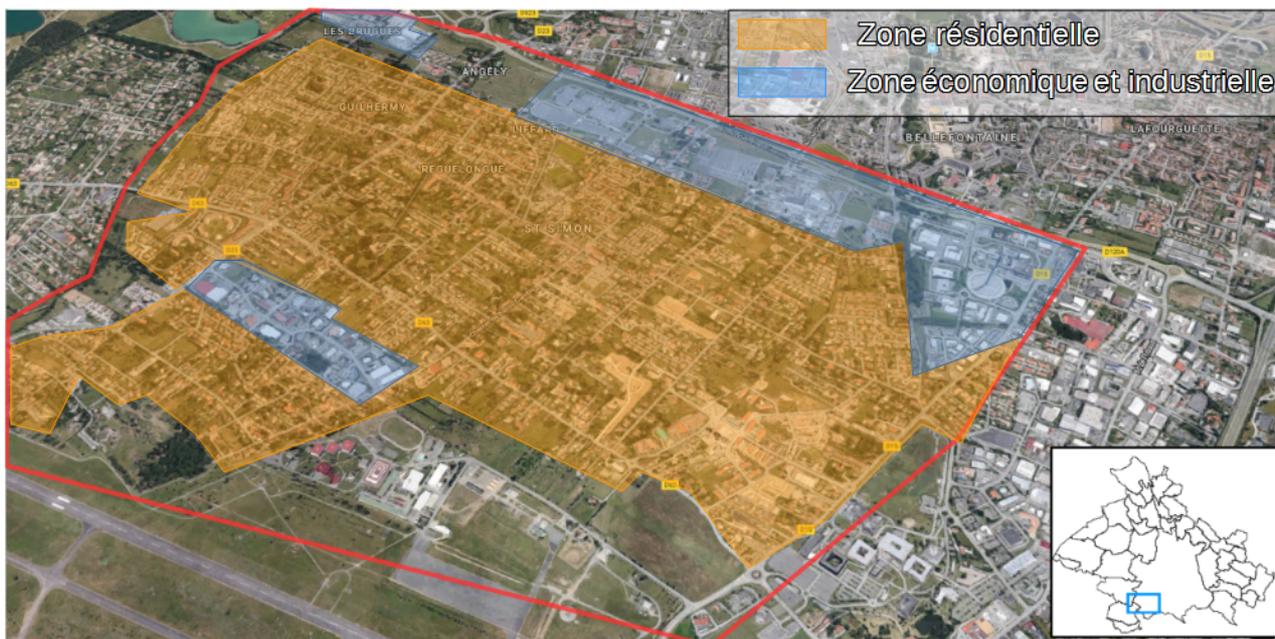


3 – Une zone présentant diverses fonctions

Notre zone comporte 2 fonctions principales : résidentielle et économiques. Toutefois elle reste en grande partie résidentielle.

Figure 15 : Une zone en majorité résidentielle

UNE ZONE EN MAJORITÉ RÉSIDENTIELLE



Réalisation Personnelle / Fond de carte : Google Map

a – Une zone à majorité résidentielle

La zone étudiée est constituée en grande majorité d'habitats résidentiels. Cependant, cet habitat résidentiel est aujourd'hui très diversifié. Ainsi, des anciennes toulousaines datant de plus d'un siècle côtoient des immeubles allant de 2 à 3 étages construits depuis la fin des années 2000. Par ailleurs, la zone étudiée est aussi parsemée de villas de tailles plus ou moins importantes, bâties depuis les années 1980 et ce type de constructions se développe encore aujourd'hui. Cette diversité d'habitats complique les aménagements urbains notamment dans les petites rues absolument pas conçues pour accueillir des collectifs et l'accroissement de population résidente qui les accompagne.

Photographie 1 : Collectif du début des années 2010, côtoyant une « Toulousaine » rue Réguelongue



Photographie personnelle 21/03/2018

b – Un secteur comportant également des zones commerciale, industrielle et récréative

Le développement d'Airbus, a suscité l'émergence d'une dynamique industrielle de très haute technologie dans une ville ayant jusque là peu participé aux révolutions Industrielles antérieures. Cette dynamique a conduit au développement d'entreprises de sous-traitants de l'industrie aéronautiques spécialisés. Un nombre conséquent de ces entreprises de sous traitance s'implante au sein de notre zone dans les années 1980 comme Thalès Avionics, Continental Automotives, Freescale Semi-Conductors issue des géants Phillips et Motorola, aujourd'hui renommé N.X.P, ou encore plus récemment Siemens Mobility qui a choisi d'y installer le siège mondial de ses activités de métro automatique ⁷⁹. L'implantation de cette zone d'activité d'une superficie de 57,3 ha, accueillant aujourd'hui ces entreprises d'envergure internationales, a été favorisée afin d'insuffler une nouvelle dynamique aux quartiers environnants du Grand Mirail qui ont connu pendant de nombreuses années une inexorable paupérisation et dégradation progressive. L'implantation de

⁷⁹ ANGEL Marina, Siemens choisit Toulouse pour installer le siège mondial de ses activités de métro automatique, usinenouvelle.com, 09/11/2015 [en ligne]

cette zone d'activité a d'autant plus été influencée par la proximité des grands axes de communications comme le périphérique intérieur ou la rocade arc- en-ciel , de l'hypercentre (à 5 km), et de l'Aéroport Toulouse- Blagnac (à 6 km). Cette zone d'activité s'insère dans un quartier reprenant les principes du zoning consistant à répartir un territoire en zones et fixant pour chacune d'elles le genre et les conditions de l'utilisation du sol. Plus récemment une extension de la zone d'activité, en raison du manque d'espace et de modernité de la première Zone d'Activité, a été inaugurée sous le nom de Z.A Basso Cambo II.

La zone étudiée comprend à l'est également d'autres zones d'activités : les zones industrielles du Chapitre (109 ha), de Thibault (65 ha), et de Larrieu (49 ha). Ces zones d'activités à vocations industrielles s'étendent sur toute la partie est / sud-est de l'aire d'étude rapprochée. Les entreprises et les industries s'alignent le long des axes de communication sur plus de 200 hectares.

B - Des axes routiers saturés, inadaptés aux projets de développement futurs

1 – Des axes routiers inadaptés totalement saturés

La plupart des axes routiers ont été réalisés depuis les années 1960. Si de légères modifications ont été apportées, ils restent néanmoins peu adaptés aux besoins de transports actuels. Trois types d'axes se dégagent : Les axes routiers bordant le quartier de St Simon, les axes transversaux, reliant l'autoroute A64 à la rocade Arc-En-Ciel ainsi qu'aux communes de Tournefeuille et les axes longitudinaux parallèles à l'A64 reliant les communes du Sud Toulousain à la commune de Toulouse.

Figure 16 : Les Axes Routiers bordant le quartier de Saint Simon
AXES ROUTIERS BORDANT LE QUARTIER DE ST SIMON



Réalisation Personnelle / Fond de carte : Google Map

a – Des axes transversaux centrés sur la ceinture sud

L'avenue Eisenhower constitue le principal axe longitudinal de la zone étudiée. Seul axe routier reliant directement la rocade Arc En Ciel à l'A64, l'avenue Eisenhower assure la connexion entre la zone aéroportuaire et l'une des principales zones d'emploi de la région. Par ailleurs celle-ci permet d'accéder à la ligne A du métro.

Figure 17 : Les Axes Routiers transversaux traversant le quartier de Saint Simon
AXES ROUTIERS TRANSVERSAUX TRAVERSANT LE QUARTIER DE ST SIMON



Réalisation Personnelle / Fond de carte : Google Map

b – Des axes longitudinaux principalement « capillaires »

La zone étudiée se compose d'un ensemble d'axes capillaires maillant le quartier. Ces axes, anciens chemins, sont aujourd'hui inadaptés au flux de véhicules qu'ils accueillent. Parmi ces axes, certains comportent un flux de véhicules plus important que les autres comme la Route de St Simon et le Chemin de Basso Cambo.

Figure 18 : Les Axes Routiers Longitudinaux traversant le quartier de Saint Simon
AXES ROUTIERS LONGITUDINAUX TRAVERSANT LE QUARTIER DE ST SIMON



Réalisation Personnelle / Fond de carte : Google Map

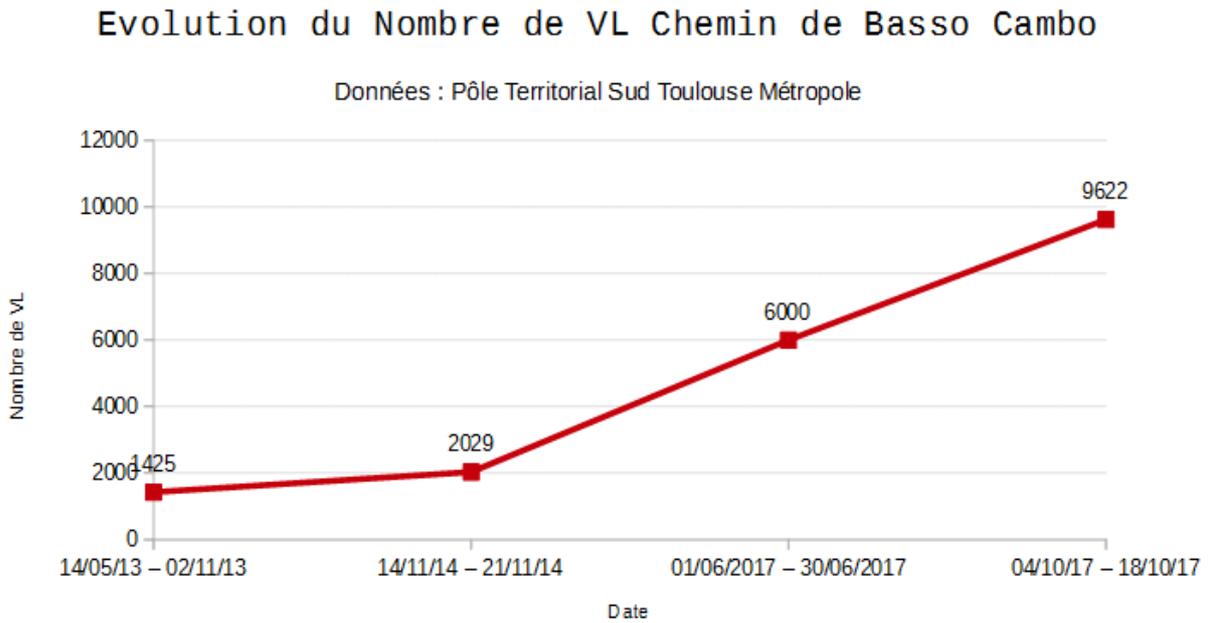
L'expansion urbaine de l'agglomération toulousaine a entraîné une forte augmentation du nombre de véhicules empruntant ces axes longitudinaux. Ainsi, par exemple, le nombre de véhicules empruntant chaque jour le chemin de Basso Cambo, a été multiplié par plus de six entre 2013 et 2017 passant de 1425 véhicules journaliers en 2013 à 9622 en 2017 ⁸⁰. La Route de Saint-Simon accueille, quant à elle, chaque jour, aux alentours de 20 000 véhicules ⁸¹. Pour avoir un ordre d'idée du trafic que cela représente, la route de Seysse, conçu pour accueillir des flux de véhicules beaucoup plus importants, voit passer entre 10 000 et 12 500 véhicules par jour ⁸². Ces chiffres prouvent combien ces axes longitudinaux sont saturés.

80 Données :Pole Territorial Sud Toulouse Métropole

81 E.G.I.S, Étude de trafic automobile relative au permis d'aménager 031 555 17 M 0015 déposé par Vinci Immobilier au 134 Avenue du général Eisenhower, 01/0/2017, Vinci Immobilier

82 *Ibid*

Figure 19 : Evolution du Nombre de VL Chemin de Basso Cambo entre 2013 et 2017



Réalisation Personnelle

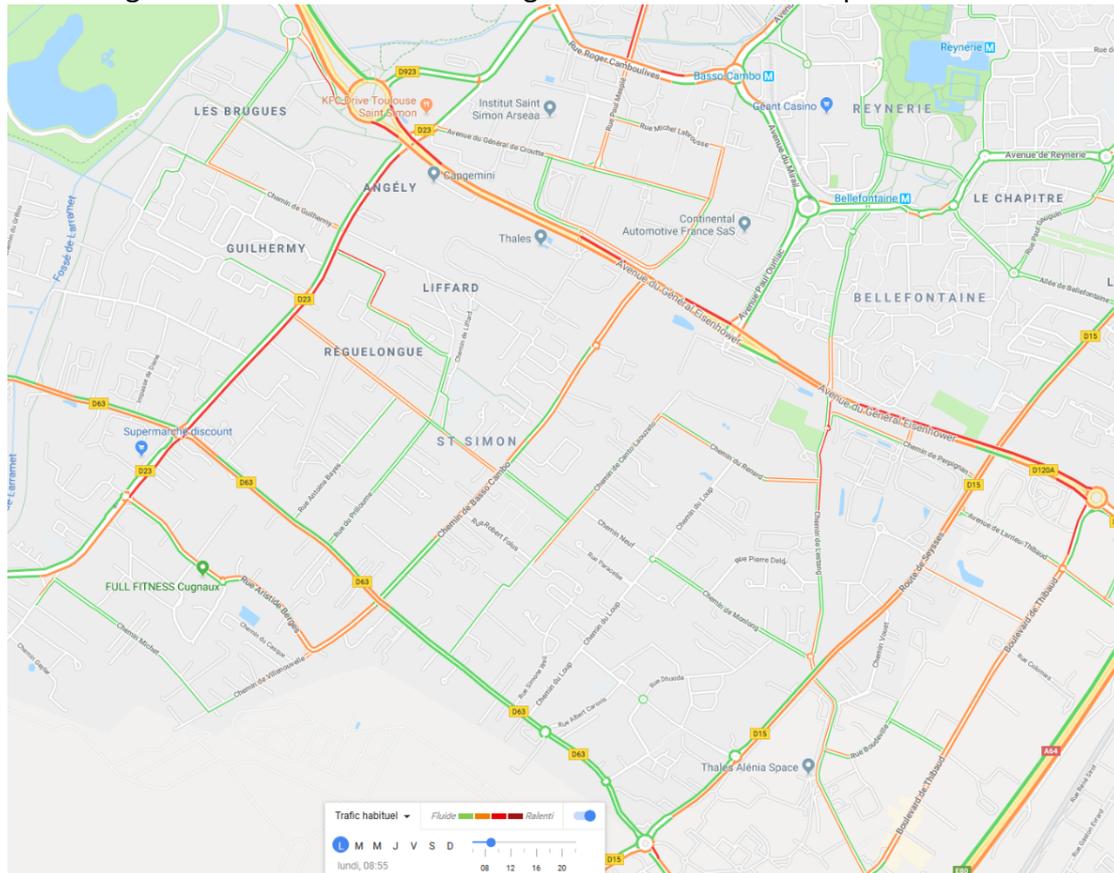
Cette saturation entraîne une hausse des flux de « shunt » sur les rues adjacentes à ces axes, les automobilistes cherchant à éviter les congestions fréquentes voir quotidiennes et périodiques. Cependant, ces rues adjacentes n'étant pas prévues pour accueillir un flux de véhicules si important, sont tout autant congestionnées.

Photographie 2 : Congestion automobile Route de Saint Simon au carrefour avec avec le Chemin Tucaut



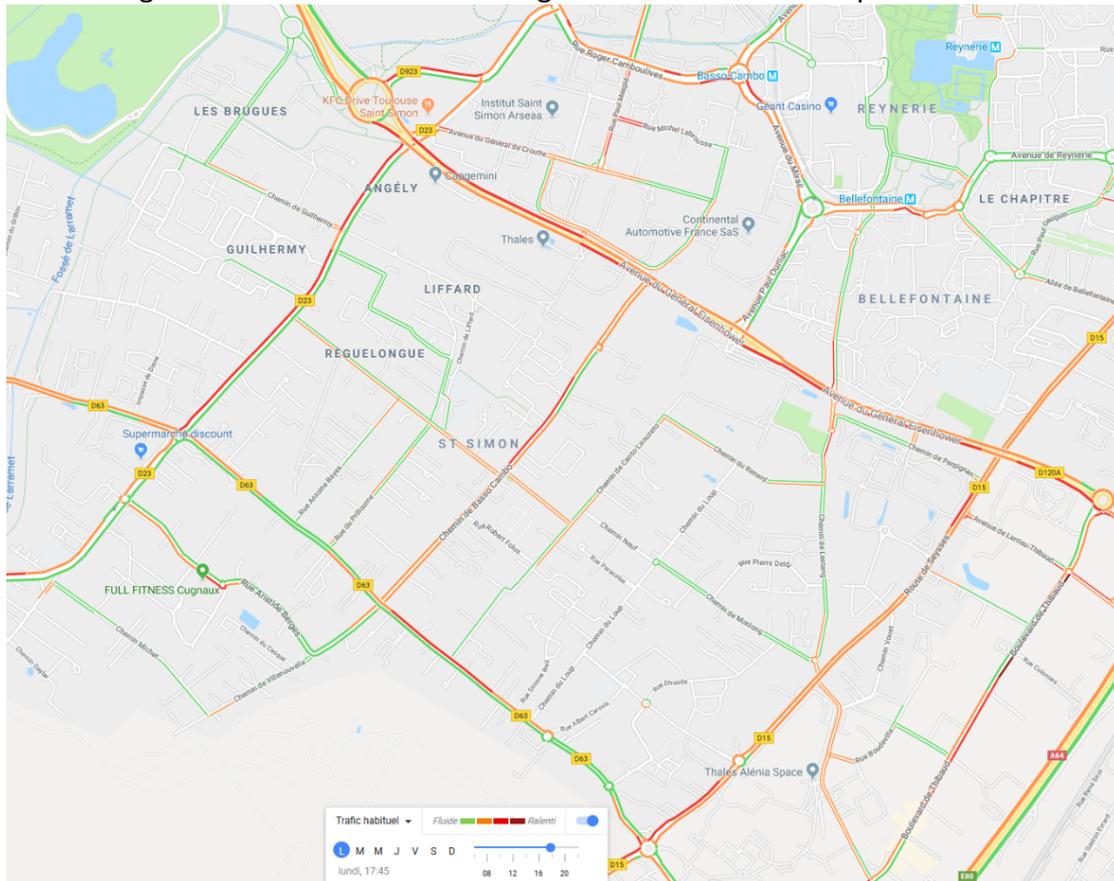
Photographie personnelle 21/03/2018

Figure 20 : Des axes routiers congestionnés en heure de point le matin



Source : Google Map

Figure 21 : Des axes routiers congestionnés en heure de point le soir

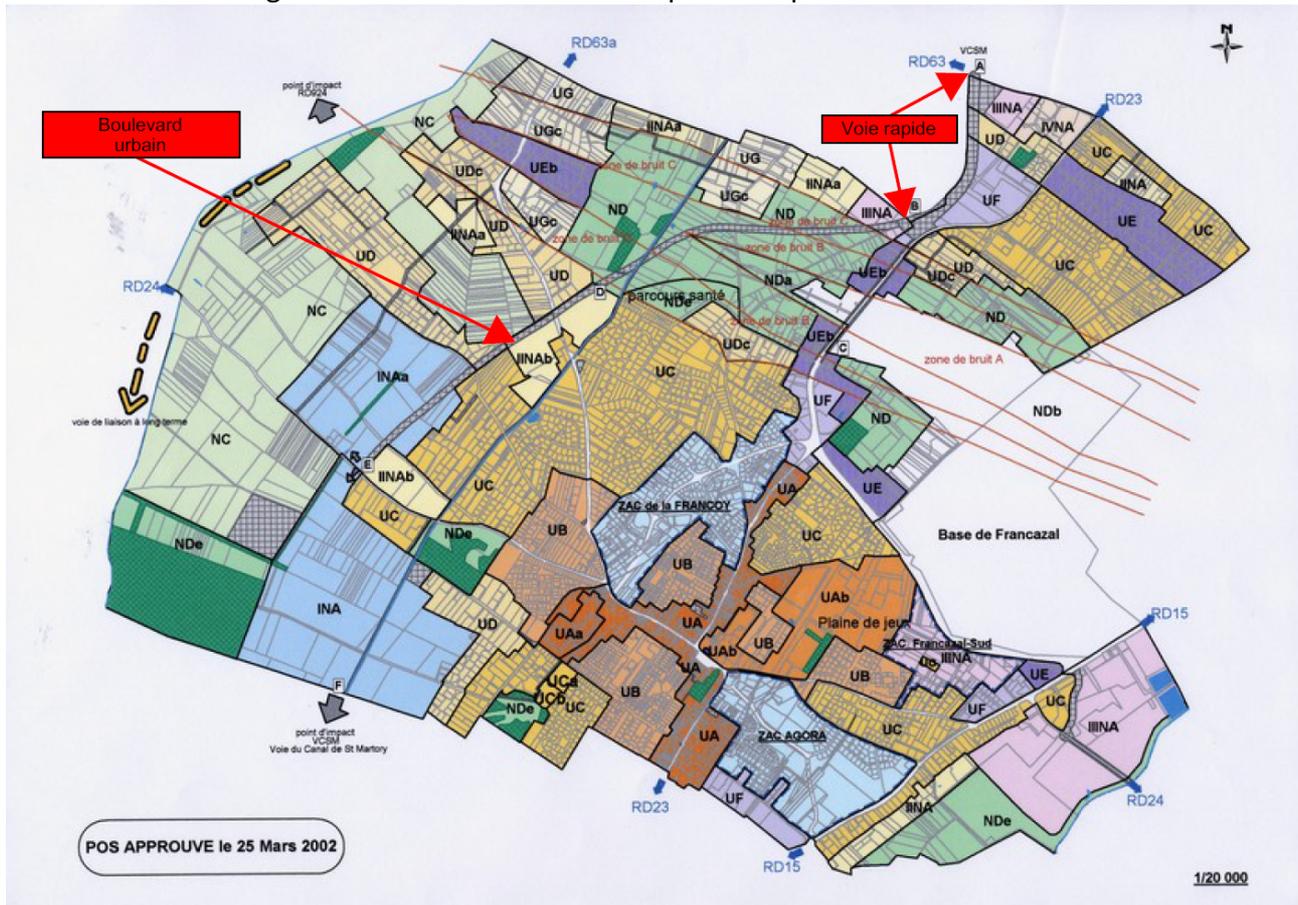


Source : Google Map

2 – Des projets d'infrastructures routières réellement adaptés ?

Depuis le début des années 2000, des projets routiers sont évoqués de manière récurrente dans le secteur étudié. Le premier concerne la mutation de l'Avenue du Général Eisenhower et le second implique la création d'un axe routier longeant le canal Saint Martory.

Figure 22 : Un Boulevard Urbain prévu de puis les années 2000



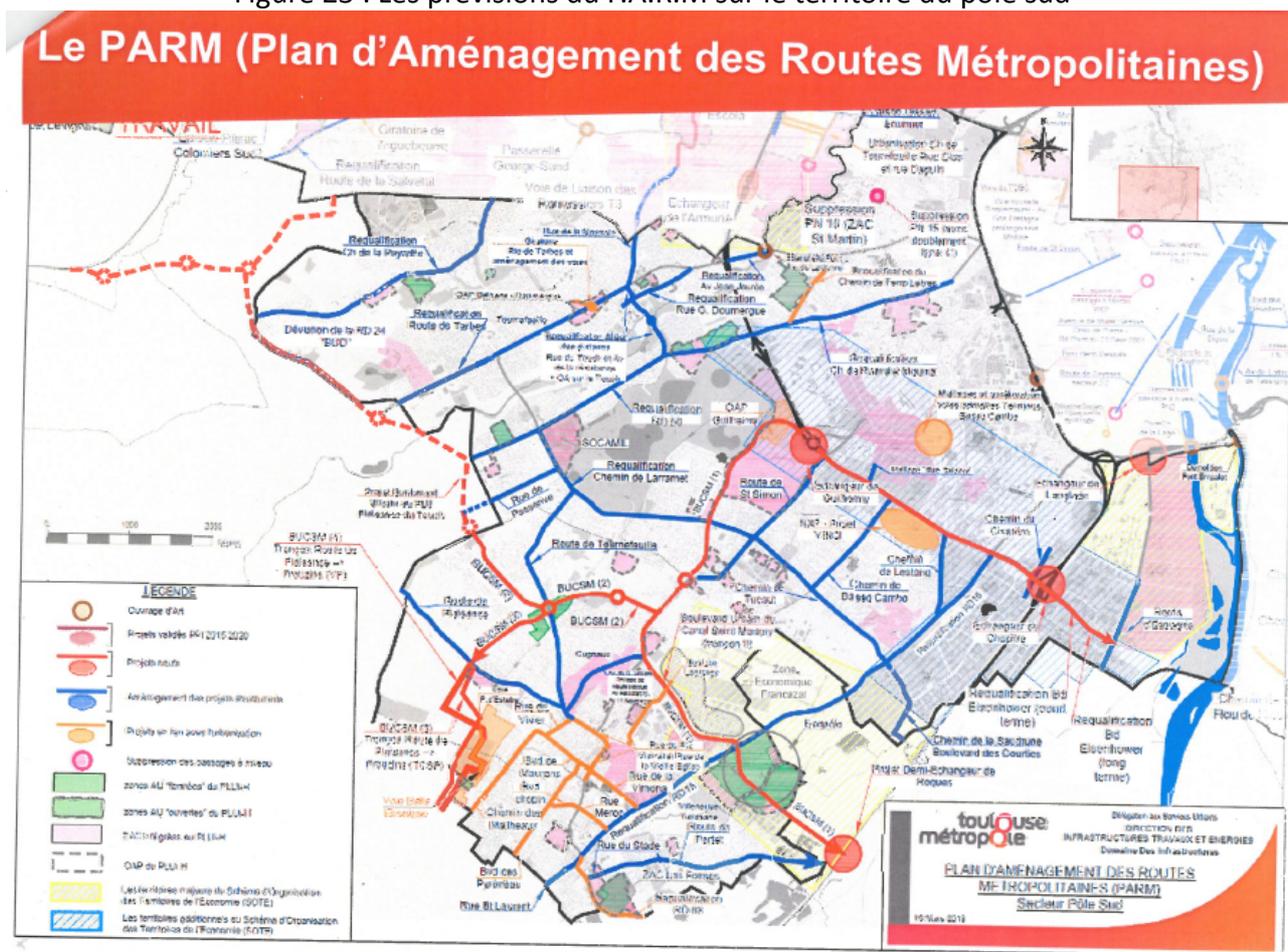
Source : P.O.S Toulouse 2002

Depuis quelques mois ces deux projet sont à l'ordre du jour avec la mise en place prochaine du Plan d'Aménagement Routier Métropolitain (P.A.R.M). Celui -ci a pour but de définir les chantiers prioritaires à réaliser à moyen terme ⁸³.

Le but est de réaliser un axe pénétrant facilitant l'accès à la rocade *Arc-En-Ciel*, à la zone d'activité de Basso Cambo ainsi qu'à la station de métro Basso-Cambo. De plus le but est de rendre plus performante l'Avenue du Général Eisenhower, en réalisant le tronçon manquant de la « ceinture sud » reliant Tournefeuille à Portet-sur-Garonne.

83 SAINT SERVIN David Voici les routes que Toulouse Métropole va construire pour faire baisser les bouchons dans l'agglomération Toulouse 23/01/2018 [en ligne]

Figure 23 : Les prévisions du P.A.R.M sur le territoire du pôle sud



Source : Toulouse Métropole

Hormis ces deux axes, des travaux plus légers, sont projetés sur d'autres voies routières. Ces travaux concernent plus particulièrement les axes de taille moins importante comme par exemple certaines rues du quartier de Saint Simon notamment pour y aménager des trottoirs, inexistant aujourd'hui et pour refaire leur surface de voirie

a – La capacité limitée des projets de boulevards urbains

Les deux axes aujourd'hui concernés par la création d'un boulevard urbain, sont d'une part, l'axe parallèle au canal Saint Martory et, d'autre part, l'Avenue du Général Eisenhower, soit les deux axes les plus stratégiques de la zone étudiée. Le C.E.R.E.M.A qualifie les boulevards urbains « voiries intégrées à la ville en dépit d'un niveau de trafic élevé » s'insérant dans « des agglomérations de

taille variable »⁸⁴. Ainsi, le boulevard urbain est aménagé de manière à permettre la circulation de tous les modes de transport.

La création d'un boulevard urbain a pour vocation de permettre l'écoulement d'un trafic automobile bien plus important avec un trajet le plus direct possible. Le boulevard urbain permet d'absorber la totalité du flux de transit afin de préserver les axes capillaires de la congestion du trafic ainsi que les flux de shunt qui en découlent.

Un boulevard urbain comportant 2 x 1 voie permettrait selon les chiffres du C.E.R.E.M.A un trafic journalier allant de 15 000 à 20 000 véhicules journaliers particulier (U.V.P)⁸⁵. Si un boulevard urbain capturerait bien une partie du trafic congestionnant aujourd'hui les axes capillaires cette solution ne serait que partielle : la circulation est presque égale à 30 000 U.V.P. par jour !

C'est la raison pour laquelle le boulevard urbain du canal Saint-Martory, est dès aujourd'hui accompagné d'aménagements spécifiques propres aux modes doux et actifs: une voie verte et une voie de bus en site propre. Un Bus à Haut Niveau de Service (B.H.N.S) est prévu pour accueillir entre 25 000 et 30 000 passagers journaliers au maximum⁸⁶, la capacité du boulevard urbain sera portée à environ 60 000 « navetteurs journaliers » auxquels s'ajoutent les flux vélo et piéton. Cette capacité peut accueillir la totalité du flux actuel, mais elle reste pourtant insuffisante pour répondre aux besoins de mobilité découlant de la densification de l'habitat à venir sur la partie sud de l'agglomération toulousaine. Ainsi, comme l'affirme un document de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (F.N.A.U.T), si le B.H.N.S est acceptable jusqu'à 30 000 voyageurs par jour, le tramway est toujours justifié au delà de 45 000 voyageurs par jour⁸⁷. C'est pour cette raison que des courbes de la voie en site propre sont réalisées de manière à pouvoir potentiellement être aménagées un jour en voie de tramway. En effet le tramway est plus capacitaire qu'une ligne de bus en site propre. La question du financement restreint toutefois pour le moment cette possibilité d'aménagement. Afin de ne pas entraîner de nuisances pour les riverains et dans le but de rendre les modes actifs plus agréable, la réalisation du boulevard urbain est projeté en déblais

De son côté un aménagement de l'avenue du Général Eisenhower en boulevard urbain ne vise pas à absorber des flux de trafics supplémentaires mais à permettre une circulation rapide des modes

84 CEREMA, Boulevards, rondas, parkways... Des concepts de voies urbaines, 01/09/1998, www.cerema.fr [en ligne]

85 Ibid

86 GROS Jean-Noël, Bus-tramway : le match La Dépêche 23/06/2011 [en ligne]

87 FNAUT, Les positions de la FNAUT, 19. Tramway ou BHNS fnaut.fr 05/09/2017 <https://www.fnaut.fr/2013-03-25-11-36-11/les-positions-de-la-fnaut/563-19-tramway-ou-bhns> [en ligne]

doux et actifs. La ligne du Lineo 4 passant par cet axe, il est projeté de l'aménager en conséquence en prévoyant des couloirs bus de part et d'autre de cet axe de manière quasi continue. Par ailleurs le projet de boulevard urbain sur l'avenue Eisenhower prévoit également des continuités piétonnes et cyclables.

Une éventuelle mutation de l'avenue Eisenhower sera également l'occasion d'une réfection de la voirie, aujourd'hui relativement dégradée. Cette nécessité de réfection a sans doute, en partie, motivé la réflexion que nous venons de dépeindre.

Figure 24 : Boulevard urbain profil Profil type 2x1 voie + T.C.S.P



Source : Marseille Provence métropole, 2015

b – Un éventuel aménagement autoroutier est-il encore concevable ?

Depuis des années, voir même des dizaines d'années, la mutation de l'Avenue Eisenhower en axe autoroutier est évoquée. Cette mutation était même mentionnée dans le programme du maire et actuel président de la métropole, Jean-Luc Moudenc. Si une infrastructure routière de gabarit autoroutière peut absorber jusqu'à 80 000 véhicules journaliers particulier, elle présente de nombreux handicaps et soulève de nombreuses interrogations quant à la pérennité de son efficacité. Ainsi une autoroute de plus aménagée en déblais comme l'est aujourd'hui la rocade arc en ciel engendre des coupures urbaines. Ces coupures urbaines potentielles seraient problématiques car elles favoriseraient un isolement des quartiers situés au sud de celle-ci, quartiers en plein processus de densification. Elle entraîne également un accroissement de la

pollution et une augmentation des nuisances sonores. Par ailleurs même si une infrastructure de gabarit autoroutière permettrait de résoudre temporairement le problème d'engorgement, elle se verrait vite engorgée à nouveau par la circulation par un phénomène d'« appel d'air » aujourd'hui bien connu.

Les conséquences potentielles de la création de cette future autoroute urbaine méritent une analyse plus précise : en effet, d'après la conjecture de Zahavi, un moyen de transport permettant d'aller plus vite, est utilisé pour aller plus loin plutôt que de passer moins de temps à se déplacer comme le décrit Vincent Kauffman⁸⁸. Cette infrastructure favoriserait encore plus l'extension urbaine existante aujourd'hui dans le sud de l'agglomération toulousaine plutôt que de la freiner. Toutefois selon certaines analyses⁸⁹, la conjecture de Zahavi doit être appréhendée de manière différente en faisant intervenir d'autres facteurs notamment sociologiques et économiques.

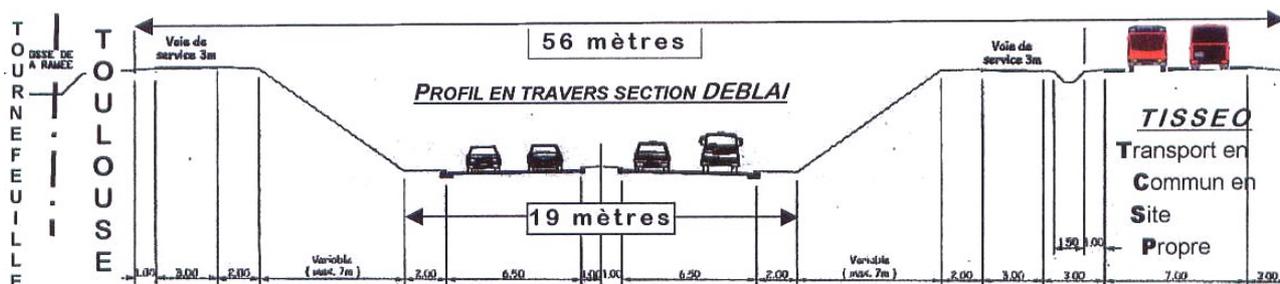
L'instabilité sociale découlant de la fluctuation du marché de l'emploi peut entraîner une destruction de l'équilibre spatial entre résidence et lieu de travail. Ce déséquilibre est notamment causé par l'augmentation du coût de l'énergie déstabilisant les budgets transport et l'habitat des ménages ce qui a tendance à figer la mobilité résidentielle. Si la conjecture de Zahavi n'est pas remise fondamentalement en cause, il est nécessaire de prendre en compte la discrimination s'introduisant de plus en plus dans les questions de mobilité. Ainsi, la relation entre activités et mobilité est maximisée par certaines catégories de la population (ceux qui acceptent et/ou qui peuvent changer de résidence pour se rapprocher de leur lieu de travail ou ceux pour qui le prix des transports est négligeable dans leur budget personnel et que leur durée ne rebute pas) quand d'autres la subissent. Dans le cadre géographique de notre étude et avec notre parti pris de l'urbaniste, un projet autoroutier semble particulièrement risqué. L'aménagement autoroutier de l'avenue Eisenhower isolerait encore plus du reste de la ville les quartiers prioritaires du Grand Mirail alors que le périphérique ouest de Toulouse les isole déjà en partie des autres quartiers toulousains. Si la ligne A du Métro préserve un lien structurant avec le reste de la ville, un quartier entouré de voies autoroutières sera difficile à rendre attractif et agréable à vivre. Une mutation de l'avenue Eisenhower en structure autoroutière isolerait de même les quartiers de Saint Simon et de Tibaous ainsi que les quartiers des communes situées plus au sud. Ces quartiers dépourvus de transport en commun connaissent une densification importante. L'isolement relatif d'aujourd'hui

88 KAUFMANN Vincent Agrandir les autoroutes permet-il de supprimer les bouchons? www.rts.ch 09/07/2015 [en ligne]

89 BEAUCIRE, Francis La conjecture de Zahavi est-elle toujours d'actualité ? forumviesmobiles.org 27/05/2013 [en ligne]

pourrait à court ou moyen terme s'accroître et se pérenniser. La prise en compte de ce risque est d'autant plus importante que le quartier de Tibaous connaît des premiers signes de difficultés apparemment sans lien avec l'urbanisme. Par ailleurs les commerces déjà existants au sein de ces quartiers se verraient largement handicapés par un aménagement autoroutier favorisant un accès beaucoup plus rapide vers les grandes surfaces telles que celles existantes à Portet-sur-Garonne. Les commerces de proximité ne sont pas adaptés pour ce type d'axe routier et connaissent déjà aujourd'hui des difficultés économiques causées en partie par leur manque d'attractivité face aux autres centres commerciaux plus facile d'accès. Par ailleurs, la construction du futur collège du quartier de Bellefontaine est projetée sur la parcelle actuelle de l'entreprise N.X.P (ex-Freescale), c'est à dire de l'autre côté de l'avenue Eisenhower. Un aménagement de l'avenue Eisenhower en axe autoroutier isolerait le quartier de Bellefontaine de son collègue et obligerait à prévoir une infrastructure de franchissement spécifique pour que les élèves puissent se rendre à leur collège en toute sécurité. Les élèves seraient d'ailleurs touchés, au même titre que tous les autres riverains, par la pollution supplémentaire émise par l'infrastructure autoroutière. Les coupures urbaines engendrées par cette potentielle voie autoroutière entraveraient considérablement les infrastructures aux modes actifs déjà assez peu (et insuffisamment) développés actuellement dans la zone étudiée.

Figure 25 : Exemple de Profil En Travers Section Déblai



Source : Haute Garonne Conseil Général, Gaudriot, 2004

Si cette infrastructure autoroutière, non programmée dans l'immédiat et évoquée simplement à titre d'hypothèse, voyait le jour, son avènement engendrerait des effets néfastes qui toucheraient de nombreux secteurs géographiques, effets n'apparaissant pas évidents au premier regard et susceptible de la remettre en cause. Son utilité peut également être mis en cause par un prolongement éventuel de la future ligne téléporté

c – Des solutions potentielles entraînant de nouvelles contraintes

Au début du mois de Juillet 2018, Toulouse Métropole aurait, d'après un article, définitivement abandonné l'idée d'une mise en place d'une voie de gabarit autoroutier⁹⁰. Ce même article avance, ainsi, que Toulouse Métropole en retenant l'option du boulevard urbain, ne souhaite pas casser d'une part « les dynamiques économiques de certaines entreprises installées le long du boulevard en « consommant » du foncier libre pour ce projet de voie rapide »⁹¹ et d'autre part ne souhaite pas créer une frontière physique entre les quartiers du sud-ouest de Toulouse. Ce même article mentionne que la rocade Arc en Ciel serait prolongée sous forme d'un boulevard urbain le long de la Voie Bus Saint Martory (V.C.S.M) vers Cugnaux qui irait ensuite se connecter à l'A 64 au sud de Toulouse⁹². Par ailleurs, Toulouse Métropole, veille aussi à préserver un certain périmètre le long de l'avenue Eisenhower, qui pourrait aussi à l'avenir accueillir un prolongement du téléphérique urbain prévu entre l'Oncopôle et le terminus de la ligne A à Basso-Cambo même si ce projet n'est, pour l'instant, ni financé ni validé⁹³.

Si l'idée de créer une « autoroute urbaine » semble être abandonnée dû, en partie, à de fortes réserves chez les riverains des zones périurbaines environnantes en plein processus de densification, d'autres projets nouveaux pourraient entraîner un flux de trafic supplémentaire saturant le boulevard urbain projeté. Une étude serait actuellement en cours pour prolonger la rocade *Voie Lactée* de Blagnac vers le nord avec une connexion à l'A62. Ce prolongement constituerait un maillon essentiel d'un hypothétique contournement ouest de Toulouse. Il capterait une partie du trafic de la rocade toulousaine mais il engendrerait en contrepartie un flux de véhicules supplémentaires pouvant saturer le futur boulevard urbain reliant la rocade Arc-en-Ciel à Cugnaux évoqué précédemment.

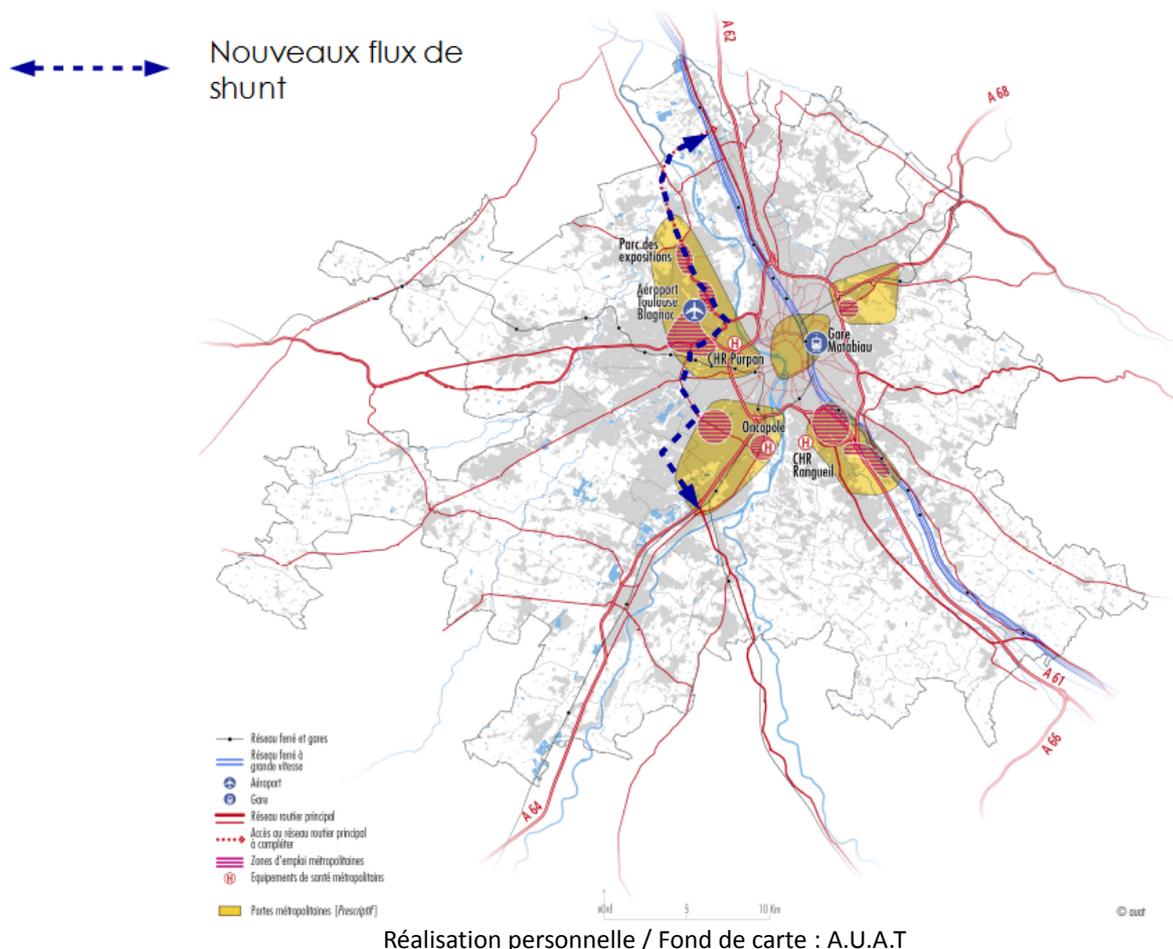
90 SAINT-SERNIN David, Toulouse. Un projet pour prolonger la rocade Arc-en-Ciel mais pas par l'endroit qui était attendu, actu.fr [en ligne]

91 Ibid

92 Ibid

93 Ibid

Figure 26 : Flux de shunt potentiel si un prolongement de la rocade Voie Lacté est acté



C - Des infrastructures cyclables, piétonnes et en transport en commun suffisantes ?

Si du début jusqu'au milieu du XX^{ème} siècle, des lignes de tramway assuraient une connexion directe de la zone étudiée au centre ville, celles-ci ont ensuite été supprimées pour faire place à la voiture individuelle. Depuis, les infrastructures cyclables, piétonnes et de transports en commun ne permettent pas à notre zone d'étude d'être connectée de façon optimale au centre ville ainsi qu'au reste de l'agglomération.

1 – Des transports en commun composés en majeure partie de ligne de bus

La zone étudiée est soumise à une congestion automobile importante notamment aux heures de pointe.

a – Beaucoup de lignes de bus restent aujourd’hui non attrayantes

11 lignes de bus parcourent la zone étudiée. 9 d'entre elles empruntent soit la voie Saint Martory soit l'avenue Eseinhower. Sous cette apparence abondance de moyens se cache en fait une pénurie notoire en termes de services et de qualité de service :

- Les deux dernières utilisent des capillaires non adaptés à un trafic bus efficient à savoir le chemin de Basso Cambo pour le bus 87 et la route de Saint-Simon pour le bus 53.

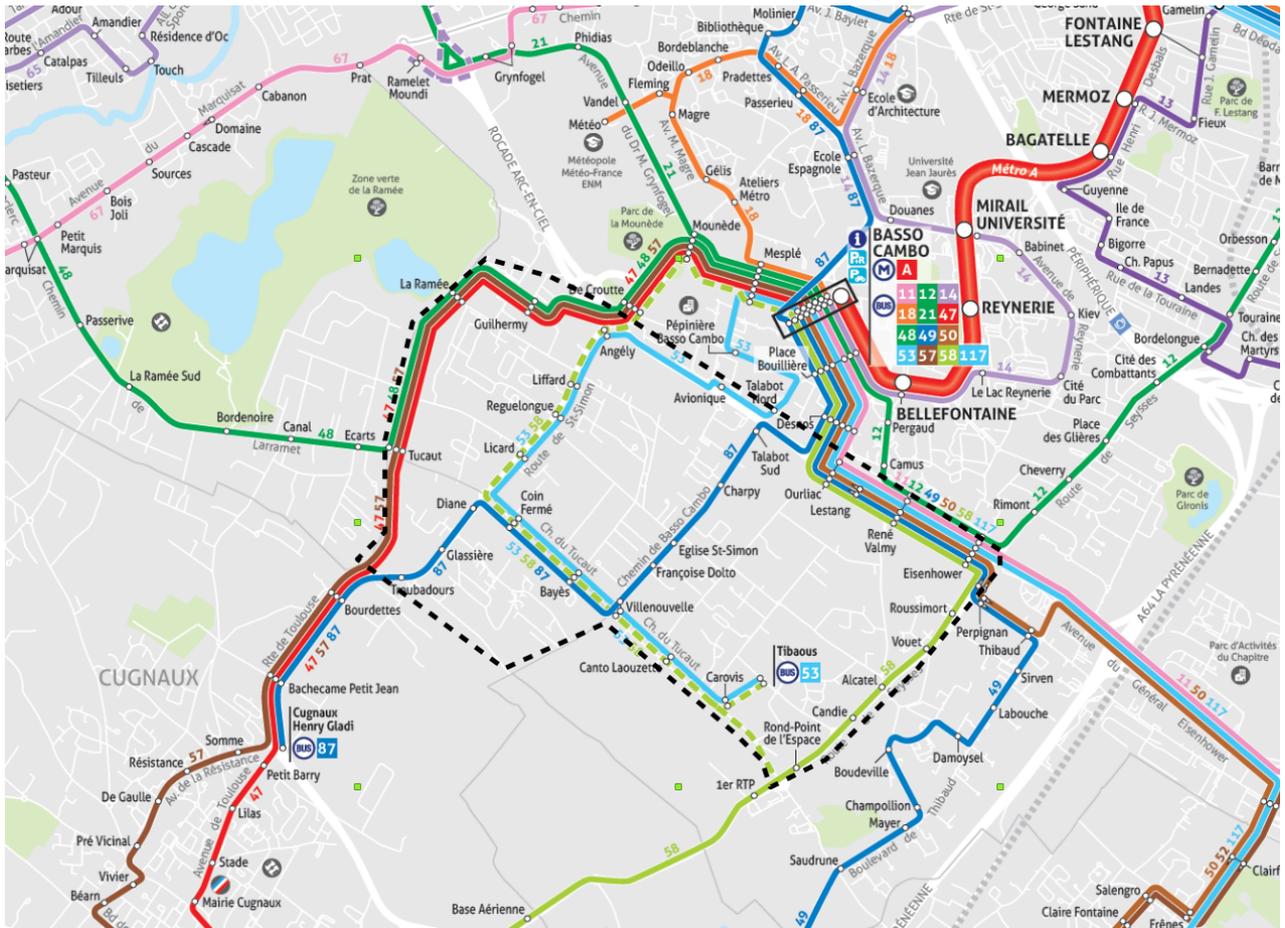
- Le report modal du véhicule individuel vers ces bus est défavorisé par des horaires dissuasifs : un passage environ toutes les 30 minutes ce qui est au moins deux fois le temps d'attente acceptable

- Par ailleurs, le temps de parcours moyen d'environ 15 minutes pour rejoindre le pôle d'échange de Basso Cambo à partir d'un terminus de bus situé au sud du quartier de Saint Simon pour la ligne 53 et au nord de Cugnaux pour la ligne 87, peut apparaître comme correct, mais en n'étant pas inférieur à celui des voitures, il n'incite pas lui non plus au report modal.

- Les autres lignes empruntent des infrastructures plus ou moins structurantes mais sur un seul segment de leur parcours. Ainsi les lignes 47, 48, 57 restent efficaces et attrayantes sur la portion empruntant la voie Saint-Martory (le temps de parcours est divisé par deux entre chaque arrêt par rapport au reste de leur parcours) mais sont handicapées sur la seconde moitié de leur parcours car aucune voie ne leur est réservée.

Les autres lignes (11, 12, 50, 58, 49, 117) ne disposent de voies réservées que sur des segments de leurs parcours ce qui ne leur permet pas d'avoir ni une performance optimale ni une fiabilité dans leur temps de parcours. Le manque d'attrait pour les bus s'établit aussi dans l'absence de confort que constitue les phases saccadées d'accélération et de freinage handicapant le confort du passager. Une voie réservée uniquement au bus permet d'avoir une vitesse de trajet régulière offrant au passager un meilleur confort que dans une voiture. C'est aussi à travers le confort que se joue le report modal !

Figure 27 : Plan des lignes de Transport en commun dans la zone étudiée

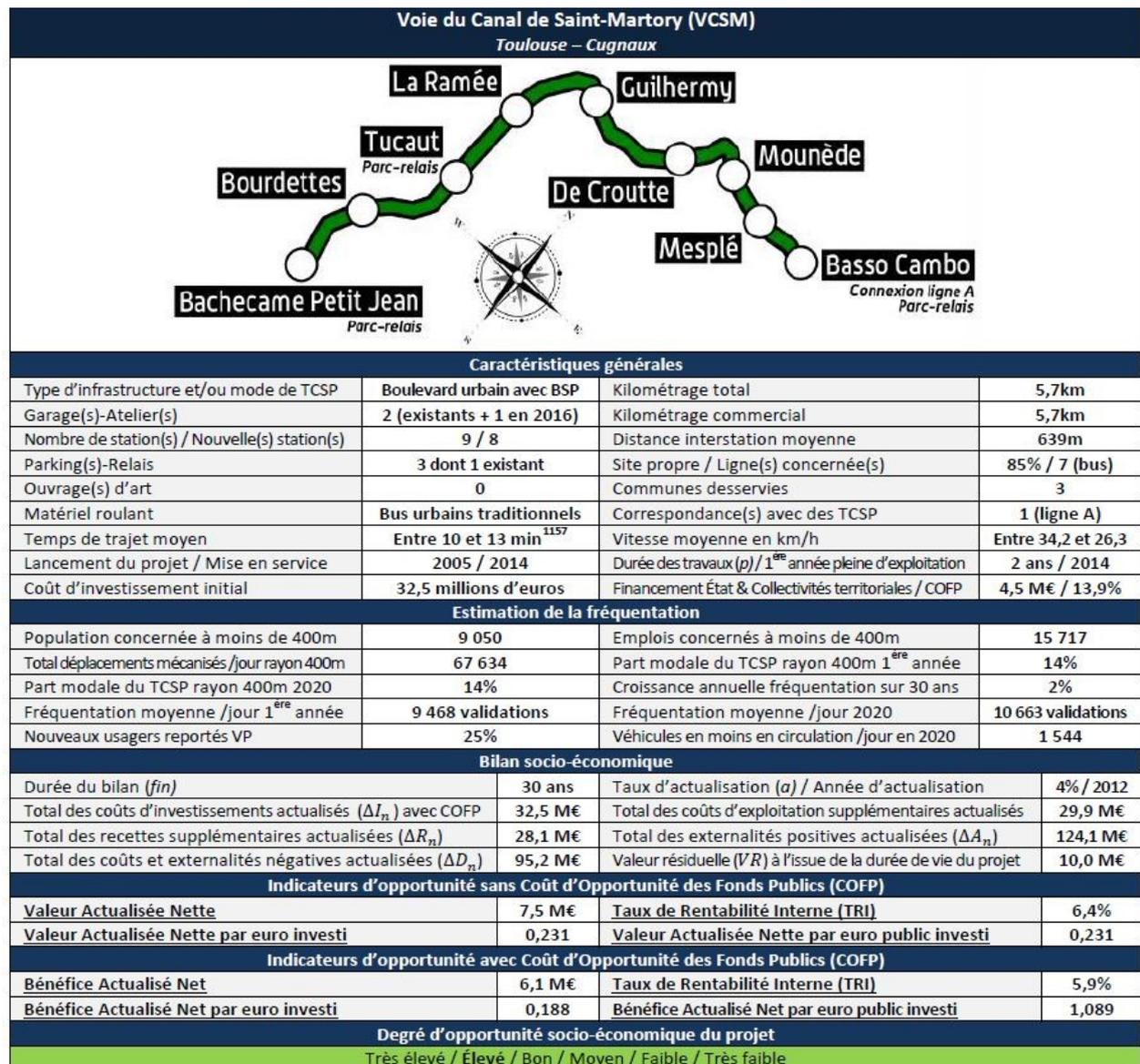


Source : Tisseo.fr

b – La voie bus V.C.S.M, l'unique ligne de transport en commun structurante

Achevée en 2011 après un retard de 6 ans, un premier segment de la V.C.S.M a vu le jour. Cette infrastructure accueille exclusivement les lignes 47, 48, 57. Toutefois, un boulevard urbain devrait être aménagé le long de celle-ci dans les prochaines années.

Figure 28 : Synthèse du Bilan économique de la V.C.S.M



Source : LAFAGE, Maxime. Les transports publics urbains face à « la double-crise de la saturation et du financement ».

Mémoire de fin d'études l' I.E.P. Toulouse : Université Toulouse 1, 2014

En 2014, une étude ⁹⁴ a été réalisée faisant le bilan socio-économique de la V.C.S.M. Selon celle-ci, la V.C.S.M apparaît opportune socio-économiquement. En effet, la V.C.S.M. impacte la circulation sur l'avenue Eisenhower et sur la route de Toulouse, les pertes de temps cumulées sur une période de trente ans représentent un coût équivalent à 65,4 millions d'euros. Toutefois, les gains de temps actualisés pour les usagers du projet pendant trente ans représentent 73,7 millions d'euros soit un gain net de 8,3 millions ⁹⁵. Par ailleurs, grâce à son site propre, les bus, sur la V.C.S.M, roulent à une

94 LAFAGE, Maxime. Les transports publics urbains face à « la double-crise de la saturation et du financement ». Mémoire de fin d'études l'IEP. Toulouse : Université Toulouse 1, 2014

95 Ibid

vitesse moyenne comprise entre 26 km/h et 34km/h soit deux fois plus vite que la vitesse d'une voiture en ville. Cet avantage comparatif avantage les bus roulant sur la V.C.S.M par rapport aux voitures. Enfin la V.C.S.M affiche un taux de rentabilité interne égal à environ 6 % si le coût d'opportunité des fonds publics (C.O.F.P) est pris en considération.

2 – Une circulation de mode actif non favorisée

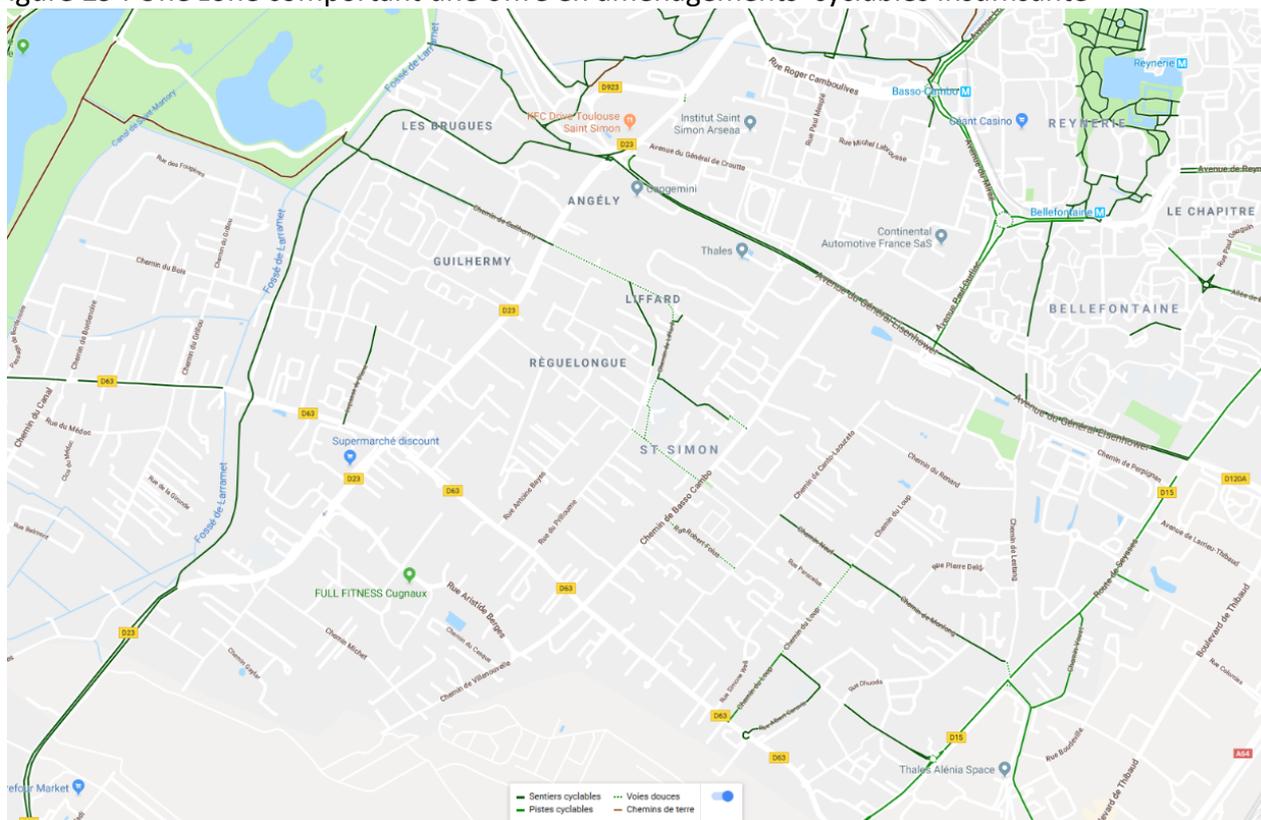
Les français considèrent les modes actifs comme étant uniquement à usage récréatif et ludique et la zone étudiée correspond assez bien à cette image. Ainsi la majorité des axes structurant réservés aux modes actifs sont situés aux abords de la base de loisir de la Ramée, entravant leur pratique. Cette déconsidération devrait être combattue eut égard à l'importance de ces modes actifs dans l'avenir de la mobilité dans les zones urbaines que se soit en tant qu'alternatives aux transports en commun et bien sur au véhicule personnel ou en complément à ces derniers.

a – Un manque conséquent d'infrastructures

L'architecture urbaine dont ont hérité les quartiers étudiés reste difficile à aménager pour les modes actifs piétons et cycles.

La taille restreinte des trottoirs, mesurant parfois moins d'un mètre de large, ne favorise pas la marche à pieds. Les continuités piétonnes sont parfois discontinues voire même inexistantes sur certaines voies, le chemin Licard ou de Canto Laozetto en sont des exemples aussi concrets que frappant. De plus, beaucoup de véhicules en stationnements « sauvage » entravent en permanence la marche à pieds.

Figure 29 : Une zone comportant une offre en aménagements cyclables insuffisante



Source : geovelo.fr

Concernant les aménagements cyclables, seul deux axes structurants apparaissent. Le premier est parallèle à la voie bus Saint Martory quand le second longe l'avenue Eisenhower des deux côtés. Ces deux aménagements, conçus comme des voies vertes, accueillent par principe tant les flux piétons que cyclistes. Pour autant ils restent surtout empruntés par les cyclistes, les piétons n'ayant pas vraiment de logique apparente à emprunter ces axes d'ailleurs pas nécessairement agréables à la marche à pieds. Des conflits apparaissent néanmoins entre les piétons et les cyclistes notamment aux niveaux des carrefours. Si des accidents restent pour l'instant mineurs, ils risquent d'augmenter dans les années à venir avec l'accroissement du développement urbain au sud de l'agglomération toulousaine et du développement espéré des modes actifs. Pour favoriser la pratique du vélo et des modes actifs, les différentes instances administratives (Tisséo collectivité, Toulouse métropole) ont commencé à établir un petit nombre d'aménagements.

b – Présence de quelques aménagements

Le nombre de cyclistes reste assez conséquent dans la zone étudiée comparé au reste de l'agglomération toulousaine. Selon les études effectuées, j'ai pu en comptabiliser entre 15 et 20 sur 1 heure. Sur certains autres axes de même type de l'agglomération toulousaine, ce nombre franchit péniblement 10.

Cherchant à favoriser l'intermodalité, Tisséo a installé un parc relais vélo à proximité de la station de bus Tucaut située sur la voie bus du canal Saint-Martory. Une crèche située à proximité de cet arrêt favorise également le report modal.

Toutefois la station VélôToulouse la plus proche est positionnée à 1,4 km dans le quartier de La Fourquette.

Photographie 3 : Parc relais Tucaut



Photographie personnelle 21/03/2018

Le réaménagement de la station Basso Cambo va amener plus d'ergonomie dans les changements de modes de transport. En effet, les quais des bus vont être entièrement modifiés pour être aménagés comme une véritable place. Son environnement va lui aussi évoluer avec l'implantation d'un cinéma , d'un parking en silo et des immeubles de bureaux.

Figure 30 : Projet de cinéma à Basso Cambo

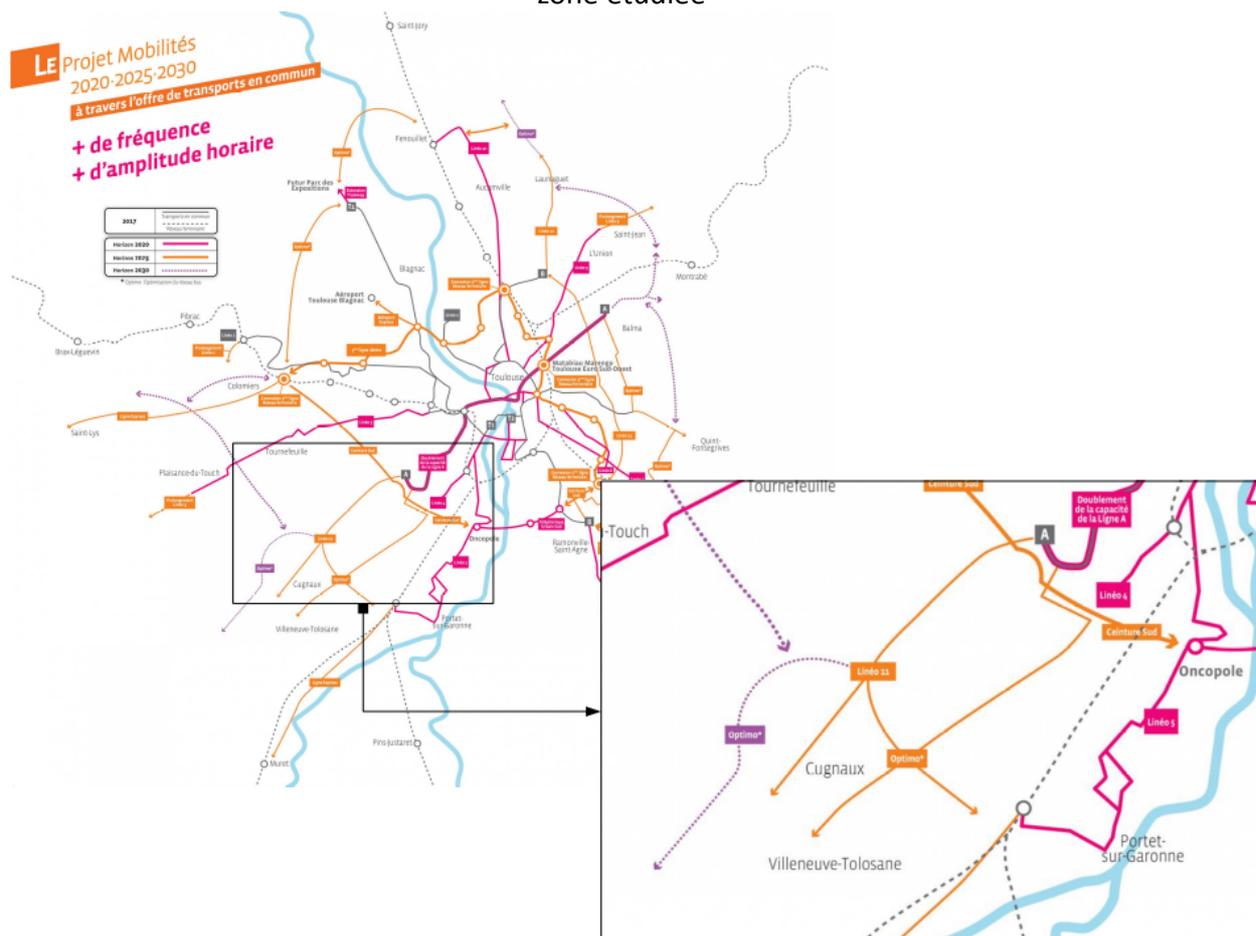


Source : Francebleu.fr

3 – Une zone restant majoritairement à l'écart des grands projets de l'agglomération

Cette zone reste particulièrement à l'écart des principaux projets urbains de l'agglomération. En effet, les projets « phares » affichés par Toulouse Métropole sont celui d'Euro Sud Ouest, du nouveau parc des expositions ou encore du nouveau quartier de la cartoucherie ou celui de Montaudran. De son côté, Tisséo par son nouveau P.D.U, appelé plan mobilité 2020-2030 met en avant la troisième ligne de métro, le doublement de la capacité de la ligne A du métro, la ligne téléportée ainsi que les lignes Lineo. Seul ces deux derniers projets concernent la zone étudiée.

Figure 31 : Plan P.D.U (Projet 2020-2025-2030) ne prévoyant pas de transport structurant dans la zone étudiée



Source : Tisséo.fr

a – Le téléphérique, unique ligne de TC structurant envisagé

Tisseo présente son téléphérique comme une avancée majeure par des annonces complaisamment affichées sur son site internet et plus ou moins éloquentes comme « Fin 2019, Toulouse rejoindra ainsi le cercle fermé des grandes villes ayant choisies ce mode de transport, telles que New York, Rio, Londres ou encore Barcelone et Grenoble »⁹⁶. Le téléphérique comporte certes des avantages indéniables :

- Son tracé de 3 km, en fait le plus long de France. Sa technologie innovante dite « débrayable 3S », garantit une stabilité au vent, une sécurité accrue, une intégration discrète dans l'environnement.

96 TISSEO COLLECTIVITÉS, téléphérique Urbain Sud, 01/01/2017, <http://tisseo-collectivites.fr/projets/telepherique-urbain-sud> [en ligne]

- Une durée de travaux limitée ce qui facilite sa programmation qui peut être retardée jusqu'à ce que les besoins soient certains limitant les risques de sur ou sous investissement,
- Et surtout une capacité de transport non négligeable. En effet, Tisséo avance le chiffre de 7 000 voyageurs attendus par jour soit 1 cabine toutes les minutes en heure de pointe⁹⁷. Mais cette capacité peut être plus importante, un nouveau remonte pente similaire en construction à Zermatt, dans une desserte de piste de ski, prévoit un débit maximal de 2000 personnes/heure⁹⁸ à la montée et à la descente. Si, comme prévu, le téléphérique fonctionne de 5h45 à minuit, la capacité maximale du téléphérique peut aller approximativement, mais de façon quelque peu irréaliste, jusqu'entre 25 000 et 30 000 par jour au débit nominal.
- Une réduction du temps de parcours. Le trajet de l'Oncopole à l'Université Paul-Sabatier s'effectuera en 10 minutes au lieu de 30 minutes en voiture aujourd'hui. Ultérieurement, la ligne du téléphérique pourra être prolongée jusqu'à Basso Cambo d'un côté et Montaudran de l'autre.
- Des coûts maîtrisés tant en investissement qu'en fonctionnement du fait de l'ancienneté et donc de la maturité de ce système : estimé en janvier 2017 à 54,6 millions d'euros d'investissement auxquels s'ajoute 1,91 M€/an pendant 20 ans nécessaire à la maintenance⁹⁹, ce coût reste faible surtout comparé au budget total du réseau Linéo dont le coût total avoisine les 145 millions d'euros¹⁰⁰.

Si le système de transport semble attractif notamment par son faible coût et par son temps de parcours de nombreuses interrogations peuvent être émises. Tout d'abord concernant sur le tracé. Celui-ci en s'arrêtant à l'Oncopole, implique une rupture de charge dans la ceinture sud évoquée dans le PLU. Si une prolongation a néanmoins été évoquée sa date de mise en service effective reste inconnue d'autant plus que certaines entreprises protestent déjà contre une éventuelle prolongation vers Basso Cambo comme Continental.

97 Ibid ; p 86

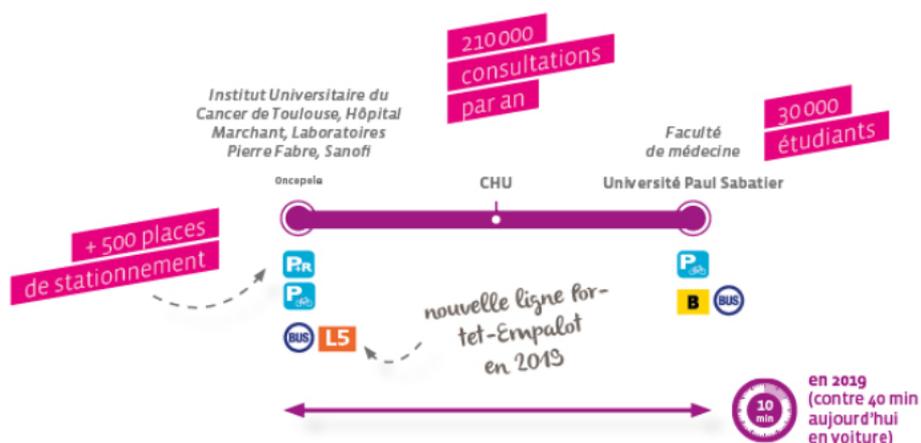
98 GAILLARD TORRENT Claudine, Nouvelle télécabine au Petit Cervin pour une liaison Zermatt-Italie, www.rts.ch,24/07/2018 [en ligne]

99 EMERY Philippe, Téléphérique : le nouveau tracé va faire perdre «quelques mois», ladepeche.fr,09/01/2018 [en ligne]

100 EMERY Philippe, Dix lignes bus Linéo et doublement du métro en 2020, ladepeche.fr,09/07/2015 [en ligne]

Des limites peuvent également être portées concernant la capacité du téléphérique. Celle-ci, en pouvant transporter près de 30 000 personnes par jour (si l'on prend en compte nos calculs hypothétiques) contre presque 220 000 pour la ligne A ¹⁰¹ reste loin du transport structurant annoncée pour compléter la ceinture sud. Tisseo, en prévoyant, environ 7 000 passagers par jours tient-il compte de l'augmentation prévisible de sa fréquentation. Sa capacité de transport maximale restant égale à celle du tramway, soit environ 30 000 personnes, est-elle adaptée à la croissance constante du réseau Tisseo ? Question intéressante si on prend comme exemple le tramway T2, inauguré en 2015, il y a à peine 3 ans et que l'on songe déjà à remplacer par une ligne plus structurante

Figure 32 : Téléphérique Urbain Sud



Source : Tisséo.fr

b – Aménagement de quelques sections de bus en site propre

Toutefois l'aménagement de quelques sections de bus en site propre reste prévu.

La première d'entre elles concerne la ligne L4 du réseau Linéo où des voies bus spécifiques seront aménagées Avenue Eseinhower. Basée sur le tracé de l'actuelle ligne de bus n°12, cette ligne reliant le Cours Dillon au P.E.M Basso Cambo a pour but de désenclaver le quartier de Bellefontaine et de proposer une alternative viable au métro. Elle sera mise en service en 2019.

¹⁰¹ GROS Jean-Noël, En 2020, mise en service du téléphérique toulousain, ladepeche.fr, 22/12/2016 [en ligne]

La ligne 5 du réseau Lineo reliant Empalot à la gare de Portet, sera elle aussi complétée par de nouvelles voies en site propre. Cette ligne de B.H.N.S sera connectée au téléphérique au niveau de l'Oncopole.

Enfin, une voie de bus est projetée, la ligne 67 entre la station Marquisat et la station Ramelet Moundi mais sa réalisation est conditionnée à une opération immobilière potentielle sur l'emprise actuelle de l'entreprise S.O.C.A.M.I.L.

Ces projets concernant les lignes de bus ne sont qu'au nombre de 4 et ne prévoient que des tronçons. Cela prouve combien la problématique du transport du sud ouest de l'agglomération toulousaine n'est vu que par le biais de ligne de bus. Problématique souvent évoquée mais ni financée ni prévu. Cet état des lieux est à l'image de la prolongation de la voie bus du canal Saint Martory pour laquelle un prolongement est sans cesse évoqué mais jamais planifié. Cet état de fait est d'autant plus inquiétant que l'urbanisation se fait de plus en plus intense et les emplacements disponibles pour l'implantation d'un T.C.S.P se raréfient.

III – Une accessibilité aux logements de plus en plus contrainte

Après avoir analysé le contexte actuel global de l'agglomération Toulousaine, les théories autour de la cohérence urbanisme-transport ainsi que les atouts et les contraintes de la zone étudiée, il est évident que les problématiques à l'échelle d'un groupement d'habitation sont tout aussi importantes. Des contraintes tant au niveau juridique qu'au niveau opérationnel existent.

Précédemment, le contexte global actuel de l'agglomération toulousaine a été analysé à la lumière des théories portant sur la cohérences urbanisme-transports. A une échelle, il a été exposé les atouts et les contraintes de la zone cible. Il nous faut maintenant descendre au niveau du groupement d'habitation afin d'en saisir les problématiques à travers les contraintes juridiques et opérationnelles rencontrées dans leur développement.

A - Un développement urbain important plus ou moins maîtrisé

Pour réguler l'implantation des futurs habitats, des outils juridiques sont disponibles à toutes les échelles. Si ces différents outils forcent à une certaine cohérence et régulent en partie les programmes immobiliers, ils ne permettent pas de contrôler l'ensemble de l'implantation de nouveaux programmes.

1 – Des outils juridiques visant à plus d'harmonisation

La Loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967 a donné des outils juridiques aux collectivités locales pour leur permettre de réguler leurs urbanisations. Ces outils ont été modernisés par de nombreuses lois parmi lesquelles :

- La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (dite S.R.U) en 2000,
- Les évolutions réglementaires du Grenelle II en 2010
- La loi pour l'accès au Logement et un Urbanisme Rénové (appelée A.L.U.R) en 2014.

Différents outils juridiques découlant de cette législation s'articulent pour s'imbriquer respectivement à travers différentes échelles.

a – Des outils de planification à l'échelle de la métropole (S.C.O.T, P.D.U, P.L.U.I-H,)

Le Schéma de Cohérence Territoriale (dit communément S.C.O.T) peut être défini comme le plus global des documents d'urbanismes d'urbanisme local. Il détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un « projet de territoire » visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement et de paysage ¹⁰².

Le S.C.O.T Toulousain (S.C.O.T) préconise deux enjeux principaux autour du principe de mixité. D'un côté il vise à établir une mixité sociale et une diversification du logement en renforçant l'offre locative sociale tout en s'adaptant à la diminution du nombre de personnes par ménage, d'un autre côté il souhaite maintenir la proximité entre emploi et habitat et entre commerce et habitat pour susciter/restaurer/préserver l'autonomie des territoires. Pour cela, il incite à une multiplication des zones urbaines mixtes fonctionnelles ¹⁰³. Par ailleurs, le S.C.O.T impose un rythme de construction d'un certain nombre de logements dans chaque collectivité. Il impose par exemple 6 500 logements par an à Toulouse ¹⁰⁴.

Le Plan de Déplacements Urbains (abrégé P.D.U) découle de la loi d'orientation sur les transports intérieurs (L.O.T.I) en 1982 et a été rendu obligatoire par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (L.A.U.R.E) en 1996. Ce document de planification urbaine, rédigé par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (A.O.M), doit s'intégrer dans une logique urbaine globale afin de gérer

102 PLATEFORME OUVERTE DES DONNÉES PUBLIQUES FRANÇAISES, Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) en Pays de la Loire, 12/06/2018, www.data.gouv.fr/fr/datasets/schemas-de-coherence-territoriale-scot-en-pays-de-la-loire/ [en ligne]

103 SCOT GRANDE AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE, Cartothèque, <http://www.scot-toulouse.org> [en ligne]

104 GROS Jean-Noël, Urbanisme : l'incompréhension des habitants de Saint-Simon, La Dépêche, 10/03/2017 [en ligne]

le flux des personnes et des marchandises. Comme le prévoit la loi S.R.U, en permettant une cohérence territoriale tout en articulant la planification urbaine et les politiques de déplacements, le P.D.U doit tenir compte de l'évolution de l'urbanisation sur les flux et donner la priorité au développement des zones desservies par les transports publics. Cela passe par des opérations favorisant la circulation des modes de transports alternatifs à la voiture particulière (les transports publics, les cycles, et la marche à pied).

Comme vu en première partie, si le P.D.U de l'agglomération toulousaine, baptisé « Projet Mobilité 2020 – 2030 » prend en compte ces divers aspects, la répartition des aménagements peut apparaître comme inégale.

Depuis 2014 et le vote de la loi A.L.U.R, les P.L.U Intercommunaux (P.L.U.I) sont aujourd'hui généralisés. Par rapport aux S.C.O.T et au P.D.U qui peuvent recouvrir plusieurs intercommunalités ou d'une autre entité administrative, le P.L.U.I est un outil de planification propre à une même intercommunalité. Cette répartition des compétences fait du P.L.U.I un outil hautement stratégique pour l'intercommunalité rendant visible et effective sa politique en matière d'urbanisme. Toutefois il doit être compatible avec le S.C.O.T et le P.D.U afin préserver la cohérence et la hiérarchie entre les normes (ici les différents documents d'urbanisme : S.C.O.T, P.D.U, P.L.U.I).

b – Des moyens d'action locaux (*O.A.P, Z.A.C, P.U.P, T.A.M, Sursis à statuer & Emplacement réservé*)

Les outils exposés dans le premier moyen d'action (S.C.O.T, P.D.U, P.L.U.I) et conduisant à un contrôle global plus ou moins abouti , sont complétés par des outils plus locaux :

- Les Zones d'Aménagement Concerté (Z.A.C)
- Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (O.A.P)
- Le Projet Urbain Partenarial (P.U.P)
- La Taxe d'Aménagement Majorée (T.A.M)
- Sursis à Statuer
- Emplacement Réservé

Les **Zones d'Aménagement Concerté** (appelés communément Z.A.C) sont nées en 1970. Elles se définissent comme étant « des zones à l'intérieur desquelles une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser

l'aménagement et l'équipement des terrains, notamment de ceux que cette collectivité ou cet établissement a acquis ou acquerra en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés. »¹⁰⁵. La Z.A.C constitue aujourd'hui l'outil privilégié pour mener à bien ces projets d'envergure, s'inscrivant dans la durée et nécessitant des financements importants. En effet, si désormais l'aménagement d'un quartier s'accompagne d'une réflexion poussée sur les retombées du projet à long terme, tant sur un plan urbanistique que socio-économique, les projets mettent de plus en plus de temps à se concrétiser. Lorsqu'ils s'étendent sur des dizaines d'hectares il n'est pas rare que leur finalisation prenne une quinzaine ou une vingtaine d'années. Ces conditions rendant difficile l'acquisition d'un bien que ce soit pour l'habiter ou pour le louer, les Z.A.C attendent parfois longtemps avant d'être entièrement habitées.

Une Z.A.C, bénéficiant d'un statut à part ne peut pas être comprise au sein d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (O.A.P) qui vont être ici exposés.

Parmi ces outils, les **Orientation d'Aménagement et de Programmation** (abrégée O.A.P) constituent l'un des principaux levier local de maîtrise et de développement de l'urbanisation. L'O.A.P forment l'une des pièces des P.L.U.I et concernent le même cadre territorial. Les O.A.P définissent les principes directeurs de l'aménagement au sein de certains quartiers sur un périmètre délimité. Ainsi l'O.A.P définit l'urbanisation des zones A.U (à urbaniser) du P.L.U.I, l'échéancier des équipements publics, ou encore les directives concernant l'habitat ou les transports. Les objectifs de chaque O.A.P doivent correspondre à ceux inscrits dans le Code de l'Urbanisme. Certains de ces objectifs reviennent souvent notamment ceux ayant pour but d'assurer le développement de la commune, mettre en valeur les entrées de villes ou encore de permettre le renouvellement urbain. Au sein de la zone étudiée, plusieurs O.A.P définies par le P.L.U.I.-H sont présentes. L'O.A.P Guilhermy définit plusieurs enjeux parmi lesquels se trouvent le désenclavement du quartier, l'intégration des projets d'infrastructures aux quartiers existants ou encore l'accompagnement urbain autour de la plateforme bus de la Voie du Canal Saint-Martory (V.C.S.M). D'autres O.A.P figurant au projet du P.L.U.I.-H de Toulouse Métropole sont également présents dans la zone d'étude au sein des communes de Cugnaux et de Villeneuve-Tolosane.

105 LE SERVICE PUBLIC DE LA DIFFUSION DU DROIT, Code de l'urbanisme, Article L311-1 Définition des zones d'aménagement concertées <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074075&idArticle=LEGIARTI000006815419&dateTexte=&categorieLien=cid> [en ligne]

Les outils de P.U.P et de T.A.M qui vont être exposés maintenant peuvent s'inscrire dans le cadre d'une O.A.P. Ils aident même à son aboutissement.

Le **Projet Urbain Partenarial** (abrégée P.U.P) est un outil d'urbanisme apparu avec la loi de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion en mars 2009. En utilisant le P.U.P, les communes ou les E.P.C.I peuvent établir avec les propriétaires des terrains ou les promoteurs une convention programmant l'ensemble des équipements publics ainsi que leur gestion à réaliser pour répondre aux besoins des futurs habitants et usagers de l'opération. L'ancien outil de financement pour des opérations d'aménagement le Programme d'Aménagement d'Ensemble (P.A.E) exigeait un préfinancement qui manquait de sécurité juridique. Un des principaux avantages du P.U.P réside dans la souplesse contractuelle qu'il établit entre une collectivité locale et les opérateurs concernés. Cette configuration juridique permet d'éviter une concurrence préalable, d'instaurer une sécurité juridique et de garantir la transparence des opérations d'initiative privées. Suite à la loi A.L.U.R de mars 2014, le P.U.P qui était jusque-là basée sur un accord contractuel peut désormais être imposé aux constructeurs. Cette décision a pour but de faciliter le développement progressif de ces secteurs d'urbanisation, en permettant le démarrage des premières opérations sans attendre la maturité de tous les projets. Cette nouvelle disposition permet par ailleurs de préserver les finances de la collectivité ¹⁰⁶.

La **Taxe d'Aménagement Majorée** (T.A.M) suit les mêmes principes que la Taxe d'Aménagement qui s'applique à toutes les opérations d'aménagement nécessitant une autorisation d'urbanisme (permis de construire ou d'aménager, déclaration préalable). La Taxe d'Aménagement suit un taux prédéfini se basant sur la surface taxable de la construction et sur la valeur forfaitaire. La Taxe d'Aménagement Majorée impose, quant à elle, une taxe majorée située entre 5 et 20% sur un périmètre délimité. Cette taxe ainsi que son périmètre sont instaurés par les E.P.C.I compétentes en matière d'urbanisme. La recette de la majoration permet à la métropole de financer les opérations d'aménagement essentiellement de voirie nécessaire à l'aboutissement d'une zone urbanisée cohérente.

La mise en place d'une T.A.M trouve aussi tout son sens lorsqu'elle est mise en place autour d'une Z.A.C. En effet, lors d'une l'implantation d'une Z.A.C un « appel d'air » se forme et entraîne une mutation des quartiers environnants. Cet « appel d'air » s'explique d'abord notamment par

106 OLLIER Jean-Baptiste, « Loi Alur : le PUP nouveau est arrivé ! » [lettreducadre.fr](http://www.lettreducadre.fr) 07/10/2015
<http://www.lettreducadre.fr/10410/loi-alur-le-pup-nouveau-est-arrive/> [en ligne]

l'arrivée de nouveaux équipements publics. Mais cette mutation s'explique aussi par la vente de terrains à des promoteurs par des habitants ne voulant plus vivre à côté d'une zone d'habitat dense. Afin d'éviter que certains programmes ne bénéficient pas des équipements publics de la Z.A.C sans participer à leur financement une T.A.M est souvent instaurée pour les quartiers environnants. Par ailleurs cette initiative permet également de ralentir le processus d'urbanisation dans les quartiers limitrophes.

Suivant cette même logique, des T.A.M sont également installées autour de la plupart Z.A.C sur le périmètre de Toulouse Métropole. C'est notamment le cas de la T.A.M « Saint Simon - Lafourgette » située sur la zone étudiée et mise en place peu de temps après la livraison de la Z.A.C Tibaous. La mutation du quartier « Saint Simon - Lafourgette » perdure aujourd'hui toujours accompagnée de la T.A.M. Cet exemple montre comment la densification d'une zone est souvent continue dans le temps et ne marque pas de véritable arrêt.

Toutefois une T.A.M comporte des inconvénients sur lesquels nous reviendrons ultérieurement.

D'autres outils plus spécifiques à certains terrains existent également : Le sursis à statuer et l'emplacement réservé.

Une demande de sursis à statuer permet de geler une demande de permis de construire quand les constructions sont de nature à contrarier un projet de la collectivité. Un sursis à statuer doit être justifié et il ne peut excéder deux ans. Une prorogation reste toutefois possible lorsqu'un motif différent du premier justifie qu'un nouveau sursis à statuer puisse être mis en place. Toutefois la durée totale d'un sursis à statuer pour un même projet ne peut excéder 3 ans¹⁰⁷.

Les **Emplacement Réservés** (appelés communément E.R) sont mis en place à l'occasion de l'adoption ou de la révision d'un plan local d'urbanisme. Ces emplacements réservés sont destinés à recevoir ou à réaménager des voies publiques (enrobé, réseau fluvial, électrique), des infrastructures de transport (voie ferrée, métro, tramway, bus, pistes cyclables, cheminement piétons, ...), de communication (ligne électrique à haute tension), des ouvrages publics (pont, tunnel), des équipements administratifs, scolaires, hospitaliers, sociaux, culturels, des installations d'intérêt général à créer ou à modifier (terrain de camping, aires de stationnement pour les gens

107 LE SERVICE PUBLIC DE LA DIFFUSION DU DROIT, Conseil d'État, 1ère - 6ème SSR, 09/03/2016, 383060, Publié au recueil Lebon, <https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriAdmin.do?idTexte=CETATEXT000032188976> [en ligne]

du voyage), et des espaces verts existants ou à créer ou nécessaires aux continuités écologiques (Trames Vertes des Schémas Régionaux de Cohérence Écologique). Si la mise en place d'un emplacement réservé permet de geler toutes les constructions potentielles situées sur cet emplacement réservé, le propriétaire d'un terrain situé sur un E.R peut adresser une mise en demeure à la collectivité compétente d'acquiescer sur sa parcelle ou une partie de sa parcelle concernée par l'emplacement. L'intercommunalité ou la métropole et le propriétaire de la parcelle disposent alors d'un délai d'un an pour trouver un accord. Passé ce délai, l'intercommunalité comme le propriétaire peuvent saisir le juge de l'expropriation qui prononcera le transfert de propriété et fixera l'indemnité due au propriétaire. Le juge doit être saisi dans un délai de 3 mois après l'expiration de ce délai d'un an pour éviter l'échec de la procédure d' emplacement réservé ¹⁰⁸.

2 - Une densification difficile à contrôler au sein du tissu urbain diffus

Si pour la métropole suivre la densification grandissante s'avère déjà compliquée, la densification dans un tissu urbain diffus complexifie encore plus cet exercice.

Pour mieux comprendre, le contexte dans lequel la densification du tissu urbain diffus se forme, les schémas ci-dessous exposent une série de profil chronologique du quartier Saint Simon. On peut voir comment les nouveaux programmes immobiliers hors opérations concertées s'implantent au grès des opportunités foncières.

108 LE SITE OFFICIEL DES NOTAIRES DE FRANCE, Les emplacements réservés, 13/01/2017, www.notaires.fr/fr/les-emplacements-r%C3%A9serv%C3%A9s [en ligne]

Figure 33 : Profil coupe quartier Saint-Simon



Profil coupe 

Réalisation Personnelle

Figure 34 : Ancien profil quartier Saint-Simon

ANCIEN PROFIL QUARTIER ST SIMON



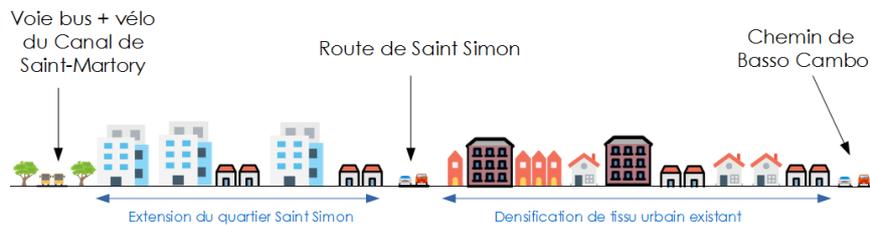
Un Quartier Traditionnel Toulousain

-  Habitat résidentiel dense (pavillons)
-  Habitat collectif ancien
-  Maison individuelle
-  Activité Agricole

Réalisation Personnelle

Figure 35 : Profil actuel quartier Saint-Simon

PROFIL ACTUEL QUARTIER ST SIMON



Un quartier en voie de densification

-  Programme O.A.P
-  Nouveau programme immobilier hors opération concertée
-  Habitat résidentiel dense (pavillons)
-  Habitat collectif ancien
-  Maison individuelle

Réalisation Personnelle

Figure 36 : Profil projeté quartier Saint Simon

PROFIL PROJETÉ QUARTIER ST SIMON



Un quartier dense

-  Programme O.A.P
-  Nouveau programme immobilier hors opération concertée
-  Habitat résidentiel dense (pavillons)
-  Habitat collectif ancien
-  Maison individuelle

Réalisation personnelle

a – Naissance et problématique du tissu urbain diffus

La constitution du tissu urbain diffus suit un schéma particulier. La formation d'un tissu urbain diffus commence par l'association pour un grand nombre d'habitants entre le principe de densité et la dégradation de la qualité de vie. C'est la raison pour laquelle, l'organisation de la majorité des ensembles pavillonnaires est établie selon un modèle spécifique ayant pour principe fondamental

la rente de situation en capitalisant les avantages de riveraineté avec les valeurs immobilières. Différents éléments géographiques et urbanistiques comme la présence d'un espace boisé ou d'un vaste jardin augmentent la valeur du bien immobilier quand l'on prend en compte la méthode des prix hédoniques¹⁰⁹. C'est la raison pour laquelle le prix d'un logement représente d'abord le « prix du voisinage ». Ainsi, les propriétaires d'une maison placée en limite de village et bénéficiant d'une vue sur les espaces naturels ou agricoles, veulent préserver leur vue et font pression pour que les parcelles situées devant eux demeurent inconstructibles. Cette situation définit comme le syndrome du « dernier arrivé » ou du « converti de fraîche date » . D'autres externalités environnementales négatives peuvent exister également au yeux des propriétaires de lotissement comme la présence de populations d'un standing social inférieur notamment en rapport avec le « niveau supposé » des établissements d'enseignements publics proches. C'est pourquoi, ils veillent à garantir une sélection sociale « d'entre soi » afin de protéger la valeur de leur patrimoine.

Pour se préserver de toute nouvelle urbanisation, de nombreux habitants manifestent pour protéger le moindre arbre existant ou pressent les collectivités de ne pas densifier leurs terrains. Il arrive souvent que les élus en exercice ou les candidats aux élections promettent aux riverains qu'ils feront d'un terrain actuellement non construit, un espace vert pour s'attirer leurs faveurs.

D'autres moyens se forment également pour entraver toute potentielle densification. C'est notamment le cas du schéma de voirie. Ainsi une grande majorité de lotissement est constitué autour d'un schéma de voies en impasse. Les voies en impasse sont propices à la logique des lotissements : ils permettent de s'isoler des flux de passage et du bruit, tout en maintenant une connectivité aisée avec les axes de circulation. L'établissement des zones de lotissement suivent une même modèle se développant en formant des « trous », des « vides », des « sauts » d'urbanisation et des effets de « grappe » autour de voies en impasse^{110 111}. De cette manière, la logique des riverains et des lotisseurs s'impose à celle des urbanistes qui suivent une logique à l'échelle de l'agglomération privilégiant le tracé des trames structurantes et la répartition des espaces publics.

109 DUCROS Jérémy, Paul Erwann, « La méthode des prix hédoniques appliquée au logement », *Regards croisés sur l'économie*, 2011/1 (n° 9), p. 130-132. DOI : 10.3917/rce.009.0130. URL : www.cairn.info/revue-regards-croises-sur-l-economie-2011-1-page-130.html

110 FRANKHAUSER Pierre. La Fractalité des structures urbaines. Paris : Anthropos, coll. « Villes ». (1994)

111 ANTONI Jean-Philippe, « Urban sprawl modelling: A methodological approach », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Dossiers, document 207, mis en ligne le 01 mars 2002, consulté le 05 juin 2018.

Ces différentes pratiques sont particulièrement répandues dans les petites communes en raison de la proximité entre élus et habitants, par ailleurs nécessaire pour des questions de représentativité et empêche ou ralentit toute densification de l'urbanisation. Pour autant, si pendant de nombreuses décennies au XX^e siècle, ce schéma a prévalu dans les villes, leurs poids grandissant font évoluer ces états des lieux ¹¹². Ainsi, au fil des successions et du temps, de plus en plus de propriétaires décident de vendre leur terrain situé dans un tissu urbain diffus à des promoteurs. Cela pose des problèmes car la voirie reste basée sur un schéma « en impasse ».

Dans la zone étudiée, l'urbanisation en pavillon croît de manière exponentielle depuis les années 1980. Elle vient s'ajouter à certains endroits à un tissu ancien typique du village au sein duquel elle s'est développée. Cette composition urbaine complique une densification urbaine qui, en dépit de ces difficultés, devient de plus en plus présente dans la zone étudiée. Des projets immobiliers apparaissant, par exemple en fond de parcelle, sont difficiles à relier avec la voirie existante. Cette connexion est d'autant plus compliquée qu'elle fait face à une opposition des riverains à toute densification de leur quartier en dénonçant : « le bétonnage du quartier au détriment de son identité pavillonnaire » ¹¹³ sans compter les oppositions directes à des voiries qui, si elle sont utilisées, amènent une circulation qui peut être jugée porteuse de nuisances (bruit, pollution,...).

Cette opposition complexifie l'aménagement de toute connexion éventuelle entre voirie privée pavillonnaire en impasse et voirie nouvelle accédant à un nouvel immeuble. Souvent l'accès aux nouveaux programmes immobiliers sont aménagés en impasse. Ainsi il arrive souvent qu'un îlot pavillonnaire côtoie un îlot composé de plusieurs collectifs sans qu'aucune connexion viaire ne soit faite entre ces deux entités. En effet les habitants d'une rue privée refusent le plus souvent d'être reliés à la voirie desservant un nouveau collectif pour éviter tout flux de shunt potentiel.

Cette situation entraîne des complications notamment au niveau du ramassage des ordures ménagères. La cohérence du réseau viaire se voit, elle aussi, impactée. En effet celui-ci, au lieu d'être réellement optimal et répondre au besoin d'accessibilité et de circulation, suit une « logique » d'opportunité au gré des espaces disponibles. Cette logique mène à un schéma incohérent ressemblant plus à un labyrinthe qu'à un réseau structuré.

112 CASTEL Jean-Charles. De l'étalement urbain à l'émiettement urbain. Deux-tiers des maisons construits en diffus. In: Les Annales de la recherche urbaine, N°102, 2007. Individualisme et production de l'urbain. pp. 88-96.

113 GROS Jean-Noël, Vente des terrains Freescale : l'inquiétude des riverains, ladépêche.fr, 09/11/2016 [en ligne]

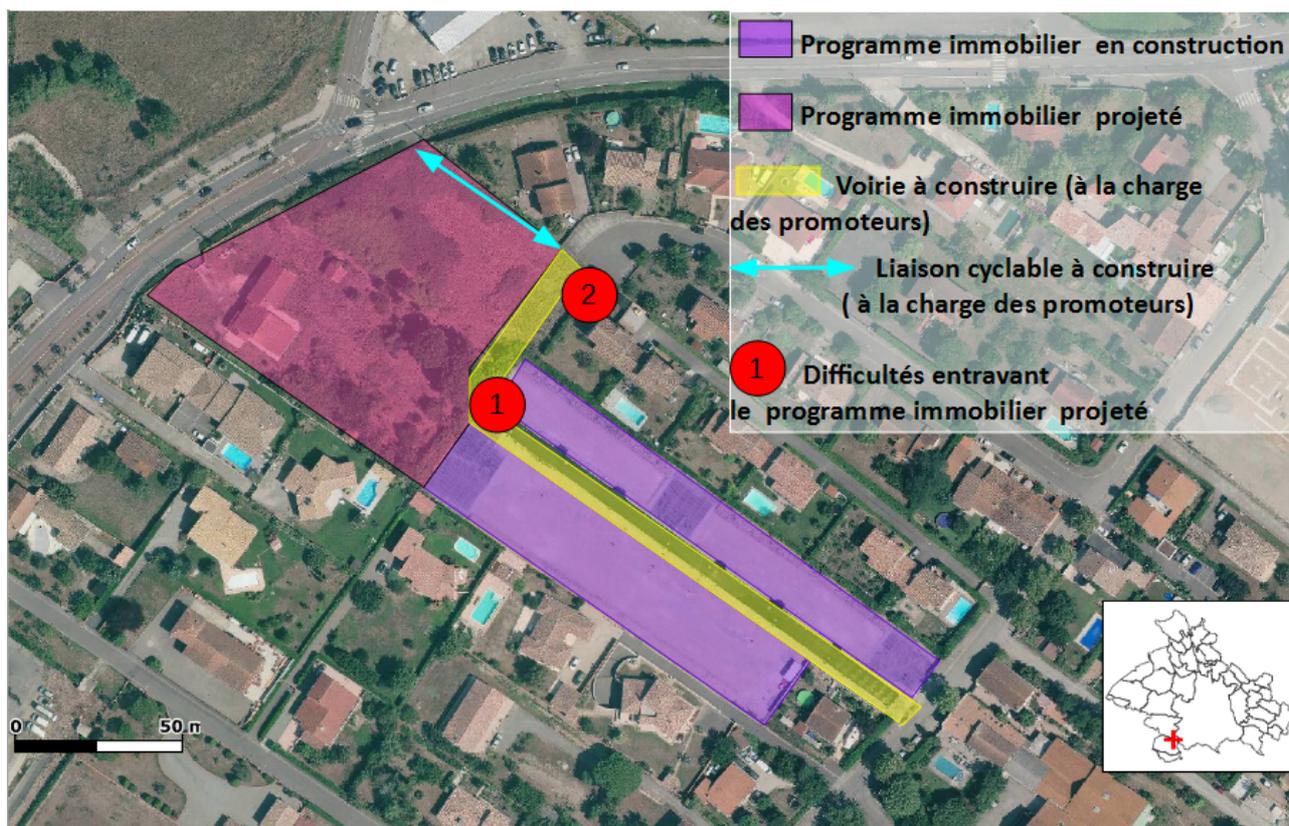
L'exemple d'un projet immobilier ci-dessous, est un parfait exemple d'un développement urbain enclavé très présent dans la zone étudiée. Celui-ci se forme sur une architecture urbaine faite de « trous », de « vides », de « sauts » d'urbanisation et d'effets de « grappes » autour de voies en impasse.

Photographie 4 : Un Projet de collectif sur cette parcelle composée actuellement d'une villa (Route de Toulouse à Cugnaux)



Photographie personnelle 21/03/2018

Figure 37 : Exemple n°1 les difficultés d'un programme immobilier enclavé



Réalisation personnelle

Au sein de ce projet de collectif 2 problèmes apparaissent :

Premièrement le virage programmé est (1) trop étroit (moins de 5 mètres) ce qui est trop dangereux pour la circulation des véhicules engendrant des problèmes de sécurité. Par ailleurs ce virage est trop étroit pour la circulation des camions de ramassage des ordures risquant même de contrevenir à la sécurité des piétons, le camion étant obligé d'effectuer sa giration sur le trottoir. Afin de résoudre ce problème, il est obligatoire de rectifier l'angle du virage. Cela réduira néanmoins le nombre d'habitations. La deuxième problématique (2) réside dans l'aire de retournement. De taille trop restreinte (moins de 16 mètres de diamètre), celle-ci est en effet trop étroite pour permettre au camion de faire demi-tour sans marche-arrière. Un accord de principe ou un rachat de la voie privée à la charge du promoteur permettrait de résoudre cette seconde problématique.

b – Une densification nouvelle déséquilibrant la logique globale

Si la métropole essaye de rendre l'urbanisation cohérente par la mise en place de Z.A.C, d' O.A.P ou encore de P.U.P dans les zones faiblement urbanisées, elle reste en difficulté concernant la régulation de l'urbanisation dans les zones de tissu urbain diffus. En effet, la métropole ne peut en aucun cas interdire de nouvelles constructions si celles-ci sont conformes au P.L.U.I.H. Les services de la métropole ne sont informés d'un nouveau projet qu'au dépôt du permis de construire d'un programme immobilier. Seul un *sursis à statuer* peut permettre de ralentir le processus, mais il ne permet en aucun cas de le stopper.

Cet état des lieux entraîne un déséquilibre entre une zone aménagée pour accueillir une nouvelle densification (comprenant une taille de voirie suffisante, des places de stationnement, une trame cyclable et piétonne, respectant l'accessibilité des normes P.M.R et la proximité de lignes de transport en commun plus ou moins structurantes) et une zone en voie de densification ou aucun aménagement concernant ces divers sujets n'existe. Par exemple il arrive souvent que les trottoirs ne soient pas aux normes, qu'aucun aménagement cyclable n'existe, ou encore que la voirie soit trop étroite pour accueillir un flux de véhicules suffisamment important en cohérence avec les besoins.

Photographie 5 a : Chemin Licard, un axe en voie de densification ou aucun aménagement de voirie n'existe



Photographie personnelle 21/03/2018

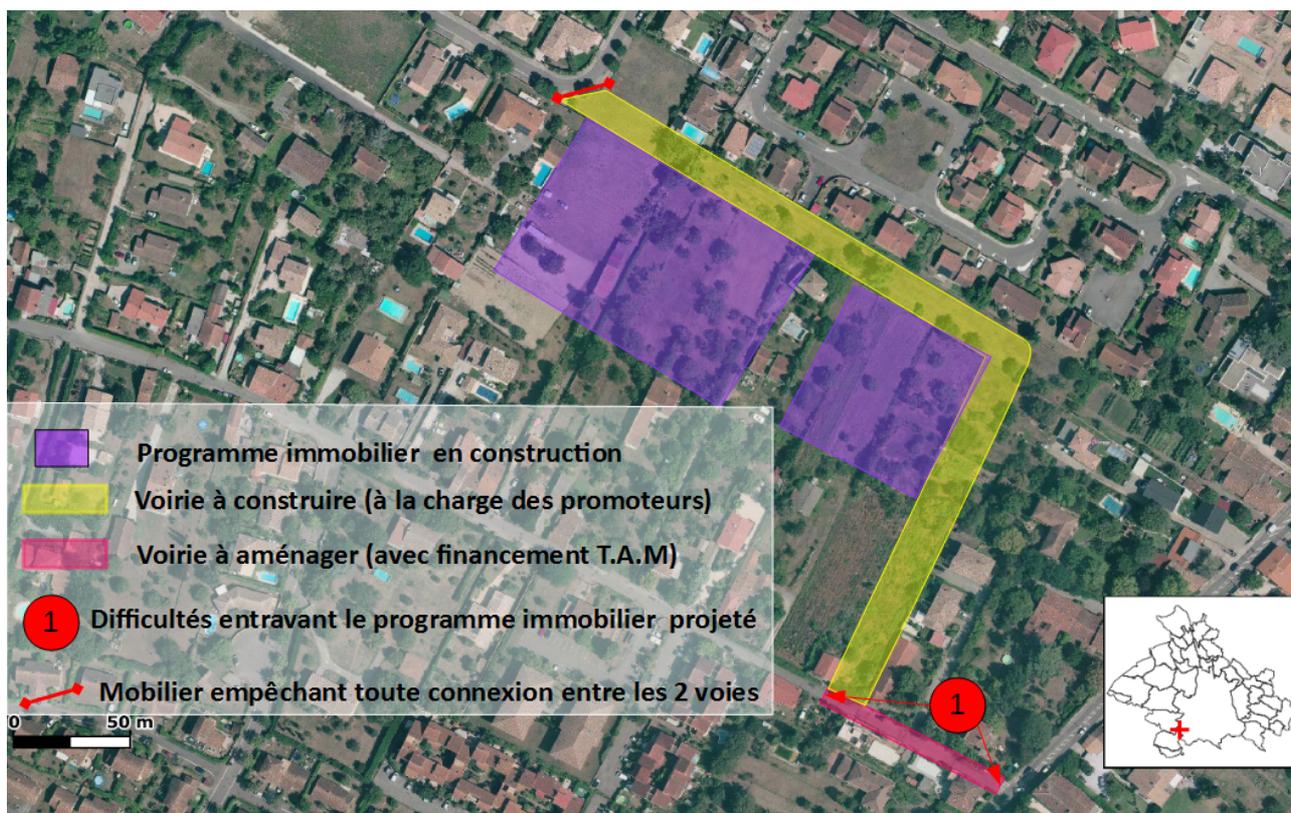
Photographie 5 b : Chemin Licard, un axe en voie de densification ou aucun aménagement de voirie n'existe



Photographie personnelle 21/03/2018

La métropole et ses services décentralisés sont obligés de résoudre ces différents problèmes d'aménagements. Des problèmes de financement s'ajoutent. En effet, si des outils urbanistiques comme le P.U.P. et comme la T.A.M permettent de financer des aménagements de voirie et certains équipements publics, les programmes immobiliers se construisant dans une zone trop restreinte pour être concernés par un de ces deux outils, sont juste soumis à la Taxe d'Aménagement, qui ne fournissent pas des financements à la hauteur exigée par les opérations nécessaires à l'aménagement de leur environnement. La métropole et ses services décentralisés (les pôles) rencontrent des difficultés pour financer les aménagements environnant les nouvelles constructions de collectifs situées dans un espace urbain diffus. Aujourd'hui, la métropole éprouve des difficultés à trouver des financements et c'est d'autant plus difficile pour elle lorsque ces-dernier, provenant des P.U.P ou des T.A.M, ne suffisent plus à compenser les aménagements de voirie.

Figure 38 : Exemple n°2 exposant les difficultés de financement autour des nouveaux programmes immobiliers



Réalisation personnelle

La figure ci-dessus expose très bien les difficultés de financement de voirie conjointe liées au nouveaux programmes immobiliers . Dans cet exemple, pour pouvoir accéder à la voirie nouvelle (en jaune), il est nécessaire de réaménager une portion de la voirie principale (1). Ce réaménagement nécessite d'acquérir une bande de terrain de chaque côté de la rue actuelle. Cette opération est d'une part difficile à financer et nécessite d'autre part une D.U.P . Une D.U.P est en effet souvent indispensable car les propriétaires ne souhaitent pas vendre une partie de leur terrain. Une procédure de D.U.P devient alors inévitable pour pouvoir entamer le processus d'expropriation.

Ces difficultés surviennent dans un contexte financier difficile pour les collectivités locales en particulier les métropoles en croissance démographique ce qui rend plus difficile leur résorption.

Ce problème est de plus en plus préoccupant qu'il ne cesse de croître. D'autres systèmes de financement demandant plus de financement de la part des promoteurs et d'outils contrôlant

mieux l'urbanisation, permettraient de résoudre ces contraintes. Toutefois ce genre de solution potentielle pourrait entraîner des effets secondaires que l'on doit prévoir pour les évaluer.

Si des mesures trop contraignantes pour des promoteurs viennent à voir le jour, l'urbanisation risque de s'étendre vers « la périphérie » et de délaisser de manière plus ou moins importante la ville « centre » et sa densification. Cette conséquence serait inacceptable face à la nécessaire cohérence urbanisme transport.

B – Une difficile prévision des travaux d'aménagement

Si les problématiques évoqués dans la première partie complexifient considérablement l'instauration d'une cohérence urbanisme transport dans la politique urbaine, d'autres difficultés viennent la rendre encore plus ardue.

1 - Une organisation complexe

L'organisation administrative de Toulouse Métropole insuffisamment intégrée entraîne des difficultés dans l'organisation des aménagements liés à l'arrivée de nouveaux programmes immobiliers.

a – Une multitude de parti-prenantes influant sur les projets d'aménagement

Chaque pôle territorial instruit les 3 différentes autorisations d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager et permis de démolir). Ces demandes d'autorisation d'urbanisme sont de nature très diverses et confrontées à des problématiques variées.

Certaines demandes d'autorisation concernent le déplacement de l'accès des véhicules à une habitation. Ce genre de demande reste souvent accepté sauf si cela entraîne des difficultés notamment en terme de visibilité dans le trafic automobile.

Mais d'autres permis de construire demandent plus de contrôle notamment parce que l'accès d'une future habitation ou d'un futur collectif nécessite le déplacement de plateaux ralentisseurs ou la réalisation d'aménagements piétonniers spécifiques.

Par ailleurs, les différents pôles territoriaux de Toulouse Métropole instruisent également les certificats d'urbanismes. Si ces-derniers ne constituent pas une autorisation d'urbanisme, il permettent toutefois de geler les autorisations d'urbanisme au moment où le certificat d'urbanisme (C.U.) est validé par Toulouse Métropole. Le P.L.U.I.-H remplaçant prochainement l'actuel P.L.U, un certain nombre de promoteurs et de particuliers tentent de déposer un C.U. afin de geler les règles du P.L.U qu'ils jugent plus favorables que celles à venir notamment parce qu'elles autorisent un nombre d'étages plus important que le P.L.U.I.-H. Chaque pôle et chaque service doit ainsi veiller à la cohérence du futur programme ou du futur aménagement pour qu'il soit compatible avec le prochain P.L.U.I.-H. S' il n'est pas possible d'interférer sur un certificat d'urbanisme ou sur un permis de construire lorsqu'il est conforme au P.L.U actuel, il est cependant possible de se concerter avec le promoteur ou avec l'administré déposant le C.U ou le permis de construire afin de préciser les possibilités d'aménagement susceptibles d'être examinées.

De nombreux services doivent inspecter et instruire successivement les différentes autorisations d'urbanisme ce qui augmentent mécaniquement les durées de validation des permis de construire. En effet, quand un permis est déposé, en prenant en compte uniquement des problématiques liées à la voirie et aux questions d'accessibilité, 3 services au minimum sont concertés. Il s'agit du pôle territorial, de la Direction des Moyens Techniques (D.M.T) et du service M.G.R (Mobilité et Gestion Réseau). Chacun des services instruisant chaque permis émet un avis favorable, favorable avec réserves, ou défavorable. Le pôle territorial instruit chaque permis de construire en examinant les problèmes d'accessibilité et plus particulièrement en terme d'accessibilité P.M.R. à l'échelle locale de son territoire. La D.M.T, quant à elle, se charge de contrôler l'accessibilité des nouvelles voies pour les véhicules de collecte. Enfin le service M.G.R s'occupe d'examiner chaque permis de manière plus globale à l'échelle des 37 communes de la métropole en contrôlant son accessibilité avec les autres réseaux . Par ailleurs, le Service Général des Routes Métropolitaines (S.G.R.M) se substitue au service M.G.R quand il s'agit de route de gabarit importante appartenant aux départements avant la loi M.A.P.T.A.M.

De plus, d'autres services métropolitains instruisent les permis de construire en examinant des questions très spécifiques notamment en terme architectural ou de sécurité.

La multitude des services intervenant dans les permis de construire amène des difficultés dans l'instruction de ces permis de construire. En effet, quand des services valident le permis d'autre

l'invalident. Quand un permis est modifié pour être rendu conforme à un pan de la réglementation, il arrive que les modifications choisies contreviennent aux éléments approuvés antérieurement ce qui nécessite le renvoi du dossier à une étape déjà franchie du processus d'instruction. La validation d'un permis de construire qui nécessite l'accord simultané de plusieurs services peut ainsi, par une sorte de ping-pong entre les services, prendre une durée largement indéterminée

Par ailleurs lors des opérations d'aménagement dans le cadre des Z.A.C ou des P.U.P d'autres contraintes apparaissent. En effet, des services comme les espaces verts, s'opposent parfois à des aménagements préconisés par d'autres services et notamment autour des espaces verts. Par exemple, l'abattage d'un ou plusieurs arbres, jugés comme intéressants voire patrimoniaux pour un futur espace vert par le service éponyme, peut avoir été prescrit pour la création d'un trottoir ou d'une voirie.. Cette opposition entraîne des effets regrettables sur l'aménagement futur comme des coûts et des délais supplémentaires voir même parfois un blocage dans l'avancée du projet d'aménagement, quels que soit par ailleurs la qualité des justifications apportées par les services concernés. Cette demande provenant des espaces verts de ne pas abattre d'arbre peut paraître paradoxale : D'abord elle engendre un surcoût alourdissant le budget consacré aux aménagements de voirie qui aurait pu être consacré à la création d'un espace vert. Mais cette exigence semble aussi incohérente par d'autres aspects. En effet, la création de grand espace de biodiversité ne serait-elle pas une préoccupation écologique plus importante que la sauvegarde d'un arbre ? Par rapport à ces points de vue légitimes, il faut mettre en regard à la fois le délai pour qu'un arbre atteigne un port majestueux comparable à celui que l'on va abattre, délai qui peut être grand avec des essences recherchées (chênes par exemple). Sans compter les aspects historiques ou légendaires attachés à tel ou tel arbre (arbre de la liberté, tilleul plusieurs fois centenaires, témoignage d'un événement particulier ancré dans la mémoire des habitants que l'on se doit au moins de prendre en compte car il contribue à l'identité d'un quartier qui peut jouer un rôle dans la vie sociale à venir dont l'urbaniste ne peut se désintéresser. On peut toutefois penser que lorsque l'on arrive à de pareilles contradictions c'est le signe que les enjeux importants n'ont pas été pris en compte dans les phases amont de la décision publique ...

Enfin, les communes conservent une forte influence dans la prise de décision locale, en partie par le système électoral métropolitain. En effet, celui-ci, fonctionne en vote universel direct selon le

système du « fléchage » permettant aux électeurs d'identifier sur le même bulletin de vote les candidats au conseil municipal et au conseil métropolitain ¹¹⁴. Si ce système-là favorise la représentation des communes au sein de chaque E.P.C.I-F.P., elle ne permet pas d'assurer une véritable cohésion de territoire. Ainsi les communes, dont les maires sont fréquemment élus-métropolitains voir même parfois vice-président préservent leur influence dans les décisions de la métropole. Cette influence se fait parfois au détriment des pôles territoriaux qui se voient imposer ou refuser des projets d'aménagement. Cette problématique est similaire à celle rencontrée avant la promulgation de la loi du non cumul des mandats quand les maires parlementaires influençaient les décisions législatives affectant leur communes. Il s'agit là d'un problème de partage des pouvoirs entre l'exécutif communal et législatif métropolitain, tel que pouvait le concevoir Montesquieu dans *De l'esprit des lois*, qui serait essentiel de résoudre en interdisant tout cumul de mandat « local-local ». Les réserves qui étaient nées du risque d'apparition de parlementaires « hors sol » lors des discussions sur le non cumul de mandat entre exécutif local et pouvoir législatif parlementaire à l'Assemblée ou au Sénat ne saurait s'appliquer à la sphère locale où la double appartenance à des exécutifs locaux situés à deux échelles de territoires s'apparente ici de façon manifeste à une situation objective de conflit d'intérêt.

Afin de mieux répondre aux projets d'aménagement, des améliorations administratives seraient souhaitables. Tout d'abord une meilleure autonomie des pôles territoriaux, incluant de nouveaux services chargés de gérer les projets d'aménagement, permettrait une meilleure efficacité dans les aménagements liés aux arrivées de nouvelles constructions.

Par ailleurs, une réorganisation décentralisée donnant plus de compétences à la métropole, sur le modèle de celle de Lyon exerçant à la fois les compétences d'un département et celles d'une métropole. En 2020, pour la première fois, le suffrage universel direct permettra d'y élire les conseillers métropolitains au suffrage universel direct.

114 CATTIAUX Séverine, Suffrage universel direct pour les métropoles : un mode d'emploi en débat, courrierdesmaires.fr, 04/06/2018 [en ligne]

b – Un nombre grandissant de programmes immobiliers limitant les capacités d'aménagement

Environ 150 programmes immobiliers voient le jour annuellement dans l'agglomération toulousaine. Il est difficile pour chaque service de Toulouse Métropole de suivre chacun de ces projets, comme exposés dans la partie précédente même si des problématiques récurrentes les accompagnent bien souvent.

Une de ces problématiques récurrentes est celle de l'accessibilité des véhicules de ramassage des ordures ménagères. Cette problématique est d'autant plus accrue dans les tissus urbains diffus où l'urbanisation est difficile à contrôler.

La modification du P.L.U de Toulouse en Octobre 2016 préconise que toutes les voies doivent être maillées. Toutefois, un certain nombre de voies en impasse ne peuvent pas assurer ce maillage pour des raisons techniques . C'est pourquoi des dispositions spécifiques sont exceptionnellement admises. Pour cela la longueur de ces voies en impasse ne peuvent excéder 150 mètres, dispositif terminal de retournement compris. Celui-ci, obligatoire, doit être aménagé dans la partie terminale de la voie concernée. La seule façon de s'exonérer de cette contrainte est d'accepter la collecte des déchets à l'entrée de la voie tout en permettant à tout véhicule de faire aisément un demi-tour quel que soit son engagement dans la voie. En revanche, si le véhicule de ramassage des ordures ménagères doit y pénétrer, l'aire de retournement doit mesurer 22 mètres de diamètre extérieur au minimum. Ces contraintes ne facilitent pas l'implantation de nouveaux logements notamment dans un tissu urbain diffus. Cette contrainte est d'autant plus prégnante si ces aménagements sont provisoires amenant ainsi d'autre problématiques comme des espaces urbains inoccupés qui peuvent, à terme, se dégrader.

Lorsqu'un programme immobilier est projeté, il est nécessaire de vérifier que les différents éléments de voirie sont conformes aux normes de Toulouse Métropole afin que l'ensemble de cette voirie puisse, un jour, être intégrée dans le domaine public. Pour cela, les aspects de voirie sont uniquement pris en compte, les cheminements piétons qui doivent être indépendants des autres voies de circulation cycle ou V.L. et respecter la charte P.M.R qui fixe la largeur minimale d'un trottoir à 1,40 mètre. Par ailleurs, la largeur de la chaussée doit être au minimum égale à 3 mètres. De la même manière, les aires de retournement doivent correspondre au standard détaillé

précédemment. Enfin, la chaussée, ainsi que les dépendances, doivent être en bon état et ne pas comporter de fissures pour pouvoir candidater à un éventuel classement dans le domaine public.

Pour les éléments concernant la communication avec les autres voiries, il est important de privilégier l'emplacement des accès des programmes immobiliers sur les voies de communication principales afin de faciliter l'écoulement des flux et minimiser les coûts dus à la réhabilitation ultérieure d'une chaussée. Par ailleurs il est aussi important de veiller à ce que la hauteur des clôtures soit réglementaire tout comme l'emplacement des places de stationnement afin d'éviter toute possibilité future de problème de visibilité.

Enfin il est aussi indispensable de vérifier et d'imposer le cas échéant le respect par les programmes immobiliers des emplacements réservés pouvant accueillir des éventuelles coulées vertes. Même si ce cas de figure reste rare, il est déjà advenu, posant les germes de contentieux futurs en matière de droit d'urbanisme.

Cette série de contraintes que nous venons de dépeindre exhaustivement, révèle toute la complexité inhérente à la gestion de l'urbanisme. Cette complexité, ajoutée aux différents aménagements que le promoteur peut être amené à prendre à sa charge comme des dépendances et des ralentisseurs, peut amener des effets indésirables comme l'augmentation du prix du logement. En effet, si un promoteur immobilier doit tenir compte du prix du marché pour vendre ses logements, il a aussi tendance, pour préserver sa marge, à reporter ces aménagements sur le prix de vente augmentant ainsi le prix du logement. Cette question du prix du logement demeure aujourd'hui sensible, comment doit elle être gérée ? Si l'augmentation de la densité d'un logement pourrait en partie répondre à cette question par la réduction découlant de l'effet d'échelle, un programme immobilier trop dense ne peut être implanté dans un secteur trop enclavé du fait des montants des aménagements complémentaires auxquels serait contraint le promoteur.

2 - Des moyens juridiques et financiers adaptés ?

Pour répondre à l'apparition de ces nombreux habitats collectifs, les moyens juridiques que possède Toulouse métropole présentent un certain nombre de contraintes pouvant limiter leur capacités d'action.

a – La T.A.M, un outil juridique contraignant pour les finances de l'action publique locale

La Taxe d'Aménagement Majorée (T.A.M) répond aux mêmes principes que la TA. Elle inclut un taux sectorisé (c'est-à-dire d'application limitée à un périmètre) et majoré entre 5 et 20% se substituant ainsi à la plupart des régimes de participation. Les recettes de cette majoration se justifient par la nécessité de financer de nouveaux équipements publics environnant les nouvelles constructions.

Toulouse Métropole a institué une *taxe d'aménagement majorée* de 16 % dans six secteurs de la ville de Toulouse dont une à Guilhermy dans le quartier de Saint Simon.

La majoration des taux se révèle néanmoins, d'une part, insuffisante car son supplément de rendement peine de recouvrir les dépenses liées à l'aménagement environnant les nouveaux programmes immobiliers et, d'autre part, trop lente à percevoir. Ainsi le produit effectif de la taxe est reversée chaque mois aux collectivités territoriales et E.P.C.I-F.P après prélèvement de frais d'assiette et de recouvrement correspondant à 3 % des sommes encaissées ¹¹⁵. Mais le processus de reversement des recettes de la T.A.M reste trop lent à percevoir pour les collectivités locales : il peut s'écouler jusqu'à sept ans entre le moment où la T.A.M est payée par le promoteur et le moment où elle est perçue par le pôle territorial sud ! Désormais si cette durée a été réduite autour 5 ans elle reste trop longue pour pouvoir financer les opérations d'aménagement urgentes relatives aux voies de dessertes des immeubles collectifs.

Si le retard dans la perception de la T.A.M entraîne des difficultés pour financer les équipements collectifs, il provoque aussi des difficultés dans d'éventuelles expropriations. En effet, les procédures d'expropriation, déjà dures à mener, sans prendre en compte l'aspect financier, le sont plus encore quand les moyens financiers à disposition manquent. Les complications pour acquérir une surface, si petite soit elle, entraînent un retard non désirable dans le calendrier de concertation avec les promoteurs et avec les autres différents services. Ce retard monopolise les différents services de la métropole sur ces problématiques au dépend d'autre sujets et ce d'autant plus lorsque plusieurs projets immobiliers rencontrant cette difficulté se déroulent en même temps. Les problèmes financiers et de délais s'en voient multipliés. Pendant ce temps là, les constructions de logement sont gelées. Le risque de voir de nouvelles constructions s'établir dans

115 LE PORTAIL DE L'ÉTAT AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS, Taxe d'aménagement, [en ligne]
<https://www.collectivites-locales.gouv.fr/taxe-damenagement> (consulté le 06/06/2018)

des zones encore moins favorables à l'urbanisation s'accroît et peut compliquer davantage la gestion de l'urbanisation et à terme entraver la cohésion entre l'urbanisme et les transports.

b – Le P.L.U.I-H toulousain révèle certaines problématiques spécifiques.

Malgré et peut-être en raison même de la diversité des domaines que le futur P.L.U.I-H prend en compte, certains novateurs comme la cohérence urbanisme transport, le respect de la biodiversité (Schémas Régionaux de Cohérence Écologique trames vertes et bleues), ou encore la préservation des terres agricoles, quelques aspects du P.L.U.I-H interrogent.

En insérant un principe de négociation dans la phase d'instruction des permis de construire, le P.L.U.I-H change fondamentalement la vision traditionnelle d'un document d'urbanisme. Si ce principe vise à une meilleure identification des spécificités inhérentes à chaque projet immobilier, il entraîne de nouvelles contraintes et soulève de nouvelles interrogations. En effet comment être certain de pouvoir in fine contraindre un promoteur ou un aménageur à respecter telle ou telle prescription inscrite dans le P.L.U.I-H quand les pouvoirs juridiques inscrits dans le document d'urbanisme sont contrebalancés par un principe de négociation ? Il faudra sans doute attendre les premières jurisprudences pour circonscrire plus précisément ce risque, ce qui peut conduire à de l'instabilité juridique, toujours préjudiciable à l'action.

Deuxièmement, suite à sa promesse de campagne de 2014 le président actuel de Toulouse Métropole, a privilégié une baisse moyenne de la densité en mettant en avant le concept d'« une densité modérée ». Cette baisse globale de la densité représente sinon une entrave du moins une menace pour le maintien de la cohérence urbanisme transport. Car si le P.L.U.I-H établit une zone comprise entre 400 mètres et 600 mètres autour des stations de transport en commun structurant (TCSP : métro, tramway, Linéo) dans lesquelles, le seuil de hauteur inscrit dans le P.L.U.I-H peut-être dépassé, rien n'est prévu expressément au-delà. Cette situation peut paradoxalement engendrer une densification dans des zones situées encore plus loin des stations de transport en commun structurant. En effet, les zones éloignées des transport en commun structurant, sont en partie préservées d'une hausse des prix du à une spéculation trop fortes. Cela contreviendrait non seulement à la cohérence transport pourtant affiché dans le P.L.U.I-H, mais aussi induisant des effets néfastes sur d'autres principes, comme la préservation des espaces nécessaire à la biodiversité comme les prairies et les bois mais aussi les espaces agricoles.

Pour répondre à cette problématique, certaines idées potentielles peuvent être évoquées. Par exemple, le coût de construction pour les promoteurs pourrait être contrebalancé par un droit à construire bien plus important si les programmes sont situés dans une zone proche d'une station d'un transport en commun structurant. Cela favoriserait la densité à proximité des T.C.S.P (Transports Collectifs en Site Propre) et ainsi permettrait une réelle cohérence urbanisme transport.

C – Des outils existants pour réguler au mieux l'accessibilité

Si différents outils permettent d'assurer le mieux possible l'accessibilité aux nouveaux programmes immobiliers, ils rencontrent néanmoins leurs limites.

1 – Quelles solutions pour une architecture urbaine non adaptée ?

Bien que l'architecture urbaine soit souvent non adaptée, des solutions plus ou moins conséquentes existent afin d'améliorer le mieux possible et le moins cher possible les voiries et les divers autres aménagements parallèles.

a – Des outils « légers » pour rendre conforme des largeurs de voirie restreintes

Tout d'abord il arrive fréquemment qu'une rue ne dispose pas de trottoirs assez larges pour être aux normes P.M.R inscrites dans la Charte accessibilité Toulouse Métropole. Par ailleurs, en plus d'avoir des trottoirs trop étroits, il arrive également que certaines rues soient inaptes au passage du ramassage des ordures ménagères. Cette problématique empêche ainsi d'élargir les trottoirs sur la chaussée.

Pour rendre ces axes aux normes, plusieurs solutions existent. La première d'entre elles est la mise en place d'une zone 20 aussi appelée « zone de rencontre » sur la rue concernée. Cette

application s'établit par la signature d'un arrêté et par la mise en place d'un panneau spécifique ayant pour but d'annoncer et de délimiter pour l'automobiliste ou les autres usagers de la voirie comme les cyclistes, la zone de rencontre : chacune des entrées de la zone est marquée par un panneau B52 alors qu'un panneau B53 en indique la sortie. Le respect d'une hauteur réglementaire de chaussée sur la zone de rencontre permet, avec une gêne moindre, la circulation des piétons tout en garantissant leur bonne visibilité pour les automobilistes.

La mise en sens unique d'une voie peut constituer une deuxième solution peut coûteuse : Celle-ci ne demande pas de travaux importants et peut avoir des effets significatifs sur la circulation en rendant plus fluide le trafic. La fluidité ne veut pas forcément dire augmentation des pointes de vitesse des véhicules mais réduction des temps de parcours. Le but étant de réduire les temps de parcours tout en limitant la vitesse maximale.

S'il s'avère que des véhicules roulent trop vite, des aménagements spécifiques peuvent être mis en place en complément à la mise en sens unique comme des chicanes ou des écluses. Ces aménagements peuvent être de qualité plus ou moins importante pour un coût respectif plus ou moins élevé.

Par ailleurs, d'autres aménagements peuvent aussi être mis en place parallèlement à la mise en sens unique d'une rue afin de favoriser les mobilités douces et actives comme les cycles ou la marche à pieds. Pour cela des pistes cyclables en site propre peuvent être créées tout comme un élargissement des trottoirs. L'idée est d'une part de sécuriser le déplacement des mobilités douce de l'autre de les favoriser face aux véhicules motorisés individuels.

Toutefois, la mise à sens unique rencontre souvent des oppositions de la part des riverains ou des usagers et est souvent difficile à mettre en place.

C'est pourquoi si la largeur de la voirie le permet, la mise en place d'une zone 30 peut tout à fait être pertinente. Suivant les mêmes logiques, celle-ci permet également de favoriser les modes actifs tout en régulant la circulation. Cette régulation permet un meilleur partage de la voirie en faveur des modes actifs ainsi que leur sécurisation. De la même manière qu'une zone 20, une zone 30 permet une meilleure fluidité de trafic qu'un axe limité à 50 km /h. Le but étant également de permettre une circulation fluide pour éviter une conduite par à coup, générateur de plus de pollution, dans les phases d'accélération et de décélération.

b – Des outils plus « lourds » pour adapter certains axes à une densification nouvelle

Si les outils « légers » ne permettent pas d'adapter certains axes à une densification nouvelle, des actions plus restrictives et entraînant des coûts plus importants rendent néanmoins possibles cette adaptation. Ces outils, contrairement aux outils juridiques exposés dans la première partie, ne sont employés qu'après ou au moment de la construction d'un programme immobilier.

Lorsqu'une demande de permis est instruite, il peut être exigé à une construction d'être bâtie en retrait de la voirie. Cette demande a pour but d'anticiper un possible aménagement de la voirie.

Une fois la construction bâtie, une procédure de rétrocession peut être engagée (souvent à l'« euro symbolique ») pour permettre un retour de la partie concernée dans le domaine public. Cela afin de pouvoir procéder aux travaux nécessaires au réaménagement de la voirie. Cette procédure de rétrocession peut être imposée par un E.R comme vu précédemment ou par négociation avec le constructeur.

Concernant des zones déjà urbanisées, le droit de préemption (D.P.U) peut être aussi utilisé pour la réalisation d'un projet de réaménagement de voirie. Une collectivité (E.P.C.I, communes) définit préalablement des zones dans lesquelles elle impose à chaque propriétaire souhaitant vendre leur bien immobilier, de lui vendre en priorité. Ainsi Le propriétaire du bien n'est donc pas libre de vendre son bien à l'acquéreur de son choix et aux conditions qu'il souhaite. Par ailleurs, la commune n'est pas contrainte d'acheter la totalité du bien préempté et peut n'acquérir qu'une partie de celui-ci. Le prix de la vente devra alors prendre en compte une potentielle perte de valeur engendrée par la partie du bien non préemptée. Celle-ci risque, en effet, de compromettre une éventuelle vente. C'est pourquoi le propriétaire d'une parcelle sur laquelle une collectivité a annoncé son intention de faire jouer son droit de préemption peut exiger que cette même collectivité acquiert l'ensemble du bien et non pas la seule parcelle qui l'intéresse afin de ne pas porter préjudice au propriétaire du bien.

La commune peut exercer son droit de préemption sur les terrains appartenant à des personnes privées ou morales (société, par exemple) mais aussi sur des particuliers et des habitats diversifiés : (maisons individuelles, immeubles ou encore appartements.). C'est un outil simple à mettre en

place, qui est institué par la commune ou l' E.P.C.I. Le droit de préemption comprend néanmoins de nombreuses failles. Le droit de délaissement implique que tout propriétaire d'un bien soumis au D.P.U peut proposer, au titulaire de ce droit, l'acquisition de ce bien. Le refus du titulaire de ce droit entraîne la disparition de ce droit pour une durée de 5 ans ¹¹⁶.

Toutefois le droit de préemption ne s'exerce que lorsque un propriétaire annonce son intention d'aliéner ce bien par sa mise en vente . C'est pourquoi une procédure d'expropriation peut être aussi engagée afin de mener à bien des travaux d'aménagements de la voirie en l'absence d'intention d'aliéner le bien du propriétaire de ce bien qui se voit contraint de céder son bien immobilier moyennant le paiement d'une indemnité. L'exercice de ce droit d'expropriation est limité par la justification du projet qui doit être constatée par un acte déclaratif d'utilité publique (D.U.P) qui ne peut être acquis auprès de l'État qu'à l'issue d'une procédure complexe et exigeante.

Cette procédure permet à la métropole d'acquérir dans des zones définies comme prioritaires contraint notamment par un manque de budget, la totalité d'un bien ou sur une partie de celui-ci afin de mener des opérations d'aménagement urbain. Cependant, une procédure d'expropriation doit respecter plusieurs conditions afin de pouvoir être menée à bien. Tout d'abord, elle est soumise comme on l'a vu à une D.U.P. L'amélioration de la voirie fait néanmoins partie des objets susceptibles d'être reconnus d'utilité publique. Le recours à l'expropriation n'est possible que si toutes les autres actions ont été employées, comme l'acquisition amiable ou le droit de préemption. Par ailleurs, une expropriation doit veiller à ne pas être disproportionnée par rapport à l'objectif poursuivi et n'atteindre ainsi que la partie réellement essentielle de la propriété de la personne expropriée. L'inconvénient majeur d'une expropriation réside dans sa durée qui représente en moyenne 2 ans nécessaire à la fin de tous les recours et à l'aboutissement de l'enquête publique.

L'utilisation de ces outils (E.R, droit de préemption et expropriation) ayant un coût important, ils doivent faire l'objet d'une étude de circulation à grande échelle afin que la somme engagée nécessaire aux travaux corresponde le mieux possible aux besoins de mobilité de l'axe en question

116 LE SITE OFFICIEL DES NOTAIRES DE FRANCE, Le droit de préemption,16.11.2017 [en ligne]
www.notaires.fr/fr/collectivite%3%A9s-territoriales/droit-de-pr%3%A9emption-et-dexpropriation/le-droit-de-pr%3%A9emption

Frappé d'inconstitutionnalité depuis le 23 Septembre 2010, l'article L. 332-6-1 du code de l'urbanisme permettait d'imposer jusqu'à 10 % en surface de cessions gratuites aux bénéfice de la collectivité sur une parcelle ayant obtenu un permis de construire affecté à la construction. Cet article a été déclaré comme inconstitutionnel au motif que le législateur a omis de prévoir la destination de la partie du terrain ainsi cédée gratuitement au profit de la collectivité. Il était néanmoins d'une grande utilité puisqu'il permettait de mettre en œuvre plus facilement les projets d'élargissement ou d'extension de voies, lorsqu'ils étaient prévus dans leur plan local d'urbanisme ou leur carte communale, sans recourir à la procédure de cession gratuite de terrain¹¹⁷. Il serait souhaitable qu'une nouvelle initiative législative rétablisse cette solution en la précisant suffisamment dans ses finalités pour qu'elle n'encourt plus la censure du juge constitutionnel.

Ces outils sont d'autant plus inévitables que certains problèmes d'incivilités tant dans l'usage que dans l'élaboration des nouvelles habitations, sont de plus en plus fréquents, de plus en plus important, et coûtant de plus en plus aux collectivités territoriales comme nous allons l'étudier dans la suite.

2 – Des voiries souvent entravées par le stationnement sauvage

a – Stationnements sauvages obstruant la circulation des modes actifs

Parler du stationnement sauvage apparaît comme une problématique secondaire pourtant celle-ci a tendance à s'amplifier et devient de plus en plus préoccupante. Plusieurs phénomènes expliquent cette problématique. Le premier concerne les places de stationnement dans les immeubles de logements sociaux. Si les immeubles de logements sociaux, construits à une époque où la possession d'au moins une voiture par foyer était la règle, sont généralement dotés de parcs de stationnement imposants voire pléthoriques ceux-ci sont de moins en moins utilisés. En cause, l'article L.442-6-4 du Code de la construction et de l'habitation autorisant, depuis le 5 janvier 1977,

¹¹⁷ SÉNAT, Possibilité d'acquisition gratuite de terrains par une collectivité en échange de l'octroi d'une autorisation de construire 13e législature, <https://www.senat.fr/questions/base/2010/qSEQ101216461.html> [en ligne]

chaque locataire de logement social à renoncer à la location de leur emplacement de stationnement ^{118 119}.

Photographie 6: Stationnement Sauvage Chemin du Renard à Toulouse



Photographie personnelle 21/03/2018

Cette législation entraîne ainsi un stationnement sauvage sur voirie beaucoup plus important. En effet, beaucoup de résidents de logement social choisissent de stationner leur véhicule sur la voirie plutôt que de payer un loyer supplémentaire pour l'emplacement de stationnement primitivement affecté à leur appartement. Le nombre grandissant de logements et plus spécifiquement de logements sociaux entraîne un accroissement exponentiel du stationnement sauvage sur voirie, dont les capacités de stationnement sont évidemment restreintes.

L'autre phénomène expliquant l'accroissement exponentiel du stationnement sauvage semble inhérent à la pratique automobile. Le stationnement sur trottoir reste en effet une pratique très répandue liée à tous les motifs de déplacements : domicile, travail, achats, loisirs... et pratiqué par toutes les catégories socioprofessionnelles de tous âges. Cependant, certains lieux connaissent plus de stationnements sauvages sur le trottoir que d'autre. Parmi eux, se trouve les commerces et

118 STEINMANN Lionel, Les parkings inoccupés, source potentielle de revenus pour les bailleurs sociaux, lesechos.fr, 05/02/18 [en ligne]

119 FAGE Antony, La possibilité d'une location de logements sociaux sans location d'un parking est limitée au HLM, 28/02/2007 caissedesdepotsdesterritoires.fr [en ligne]

services et plus particulièrement les boulangeries, les bars, les bureaux de tabac, les marchands de journaux ou encore les distributeurs automatiques de billets. Par ailleurs, certaines catégories professionnelles comme les garagistes et les artisans ont souvent tendance à se stationner de manière illégale invoquant souvent comme argument principal « Je travaille, donc je n'ai pas de temps à perdre »¹²⁰.

Le stationnement sauvage est d'autant plus encouragé que beaucoup de maires, sachant l'impopularité de la contravention, ne réprime presque pas le stationnement sur les trottoirs. Toutefois, mettre en place une politique de répression peut apparaître parfois comme inefficace tant le stationnement sauvage est répandu et très difficile à contrôler. Pour autant, des solutions pour sa limitation commencent à apparaître.

Beaucoup d'automobilistes expliquent leur stationnement sauvage par une pénurie de places de stationnement. Pourtant, des places inoccupées existent souvent au alentour notamment, comme il a été vu au sein des habitats sociaux.

b – Des stationnements illégaux entraînant des dégradations, coûtant cher et entravant la mobilité

La multiplication du stationnement sauvage et notamment sur les trottoirs entraîne de nombreux effets secondaires. Ainsi, beaucoup de conducteurs ne trouvant pas de place choisissent de se garer sur les trottoirs. Le stationnement sauvage est, par ailleurs, d'autant plus favorisé que la durée de stationnement des véhicules augmente, entraînant ainsi une saturation de l'offre de stationnement.

Le stationnement sur trottoirs engendre en premier lieu des problèmes de sécurité pour les piétons. Ainsi, dans la grande majorité des cas, lorsqu'un véhicule stationne sur trottoir, la plupart des piétons sont obligés de descendre sur la chaussée afin de le contourner. Si cette pratique s'avère dangereuse, elle l'est encore plus pour les personnes fragiles comme les jeunes enfants, les personnes âgées ou à mobilité réduite.

¹²⁰ CORDIER Bruno, Le stationnement sauvage sur les trottoirs : état des lieux et solutions, ADEME (PREDIT) / ADETEC, 11/2001

C'est en partie pourquoi, la marche à pied est jugée moins sûre en France que dans le reste de l'Europe (73 %, contre 79 %) ¹²¹. Cette appréciation est d'autant plus juste que dans les quartiers péri-centraux et en dehors des rares axes piétonniers, la majeure partie de la voirie est réservée aux véhicules individuels. Celle-ci représente, en l'absence d'aménagements spécifiques aux cycles, entre 50 % et 75 % si la circulation est seule comptabilisée. Ce taux peut encore s'élever si le stationnement est pris en compte. Celui-ci représente entre 0 à 25 % de l'occupation d'une voirie d'un quartier péri-central ¹²².

De plus, la réduction de l'emprise d'une voirie se fait, le plus souvent, au détriment du trottoir quand la largeur des voies de circulation et celle consacrée au stationnement sont préservées dans la majeure partie des cas.

La Charte d'accessibilité de la voirie et de l'espace public de Toulouse Métropole fixe la largeur minimale des trottoirs à 1,40 mètre. Toutefois cette largeur minimale est souvent dans les faits, entravée par du stationnement sauvage.

Dans les cas où des aménagements pour les cycles sont en place ceux-ci ont souvent, comme les trottoirs, leur usages également entravés par du stationnement sauvage.

Par ailleurs, la difficulté pour les mobilités actives (piétonnes et cycles) s'accroît encore plus quand des travaux sont en cours sur la voirie. Pendant la durée des travaux, les trottoirs restent ainsi inutilisables plus longtemps que la chaussée. De la même manière, certains mobiliers ou certains objets, par exemples les poubelles sur les trottoirs entravent eux aussi la circulation des modes actifs.

Lutter contre le stationnement sauvage reste complexe dans la plupart des cas. Cette pratique apparaît au yeux d'un grand nombre d'automobiliste comme tolérée voir même autorisée. Bien que les infractions au stationnement soient souvent présentées comme des incivilités légères, elles constituent une appropriation de l'espace collectif au détriment des autres types de mobilités. De la même manière, faire respecter les règles est considéré par beaucoup de Français comme étant du seul ressort de la puissance publique. Ainsi, pour un automobiliste garé de manière illicite sur

121 Ibid p119

122 Ibid p119

un trottoir, un piéton lui faisant la remarque outrepassé ses droits en se prenant à tort pour un policier.

Enfin la pression politique concernant la demande de stationnement apparaît de plus en plus croissante au fil des décennies. Il constitue un véritable enjeu politique et électoral d'une part ainsi qu' un atout important dans le choix résidentiel, de l'implantation des entreprises et de la fréquentation des commerces et services ¹²³ d'autre part. Toutefois cette dernière affirmation peut être nuancée par certaines études montrant que les usagers des modes actifs seraient plus fidèle aux commerces ¹²⁴. Malgré ces observations, la pratique des automobilistes reste souvent la même aujourd'hui. Les automobilistes et les acteurs économiques exigent ainsi toujours la mise à disposition d'une place de stationnement sur l'espace public si possible gratuite et à proximité immédiate du logement, du lieu de travail ou d'une autre destination. En s'appropriant les places de stationnement les plus près de leur commerce ou de leur résidence, toute suppression de places de stationnement lors du réaménagement d'une rue ou d'une place est perçue comme un préjudice majeur, voire même comme une véritable spoliation. Les élus et les services techniques, sous les pressions des habitants, des commerces, et de l'ensemble du milieu économique rétablissent souvent l'offre de stationnement.

Cependant, le stationnement illicite n'est pas l'unique domaine entraînant des dégradations. En effet, certaines opérations de constructions et notamment celle de terrassement entraînent souvent des dégradations sur les trottoirs où les bordures sont souvent abîmées en raison du poids des camions. De la même manière, les barrières de chantier sont fréquemment disposées de telle manière qu'elle entrave la circulation des piétons les obligeant souvent à se rendre sur la chaussée pour franchir la zone de chantier. Même si des services de Toulouse Métropole ainsi que la police municipale respective des 37 communes veillent à empêcher ce genre de problème le nombre grandissant de chantier restreint les capacités d'action.

c – Quelles solutions pour répondre au stationnement illicite ?

Bien que le stationnement illicite soit très difficile à empêcher, de plus en plus de moyens sont mis en œuvre pour le réduire.

123 HURTEVENT Xavier, «C'est l'esprit village que les gens veulent conserver», ladepeche.fr, 21/05/2014 [en ligne]

124 BERTRAND Morgane, Les centres-villes se meurent : comment peut-on les sauver ?, nouvelobs.com, 12/02/2017 [en ligne]

En premier lieu des opérations de communication comme des campagnes d'information peuvent être engagées afin de faire prendre conscience aux automobilistes de la dangerosité potentielle du stationnement sauvage et, de la même façon, que l'espace public n'est pas réservé à leur seul usage. Ces campagnes d'information peuvent aussi communiquer sur la fluidité de trafic selon les modes de locomotion sur une voirie standard. En effet, si la voiture représente 65 % des déplacements elle reste particulièrement peu efficace en terme de débit. Ces Campagnes peuvent également mettre en valeur la faible vitesse moyenne automobile en ville (15 km/h).

Parallèlement un réaménagement des places de parking peut être envisagé. Un réaménagement peut être léger en améliorant le signalement de l'offre publique de stationnement, en créant des arrêts minutes et des aires de livraisons.

Des politiques plus globales en matière de stationnement peuvent être aussi engagées . La mise en place de zone « bleue » de stationnement peut par exemple être projetée.

Une politique de stationnement résidentiel a également tout son sens : celle ci restreint le stationnement sauvage et permet de réduire considérablement le stationnement prolongé. Il favorise ainsi la rotation des véhicules, permettant ainsi aux résidents de trouver plus facilement des places dans la journée et le soir. Il permet, par ailleurs, d'optimiser les places situées dans les ouvrages prévus pour le stationnement tant aérien que sous-terrain ces ouvrages n'étant souvent que très partiellement occupées au cours de la journée. Si le stationnement résidentiel reste le plus souvent payant, les résidents bénéficient d'un tarif préférentiel.

Une politique de répression peut également être menée conjointement aux politiques et aux campagnes d'information. Si des études montrent qu'une majorité de personnes sont favorables à une répression accrue , environ 60 % ¹²⁵, les campagnes de répression restent dans la plupart des cas « tabou » pour les responsables politiques locaux par peur de se rendre hostiles à leur administrés qui sont aussi des électeurs. Pourtant depuis 1er janvier 2018, les E.P.C .I–F.P et les communes, disposent de la compétence relative au stationnement ¹²⁶. Ainsi, elles sont compétentes pour renforcer la surveillance du stationnement et pour indexer le montant des forfaits. Cette compétence est d'autant plus stratégique que le produit des forfaits de post-

125 CORDIER Bruno, Le stationnement sauvage sur les trottoirs : état des lieux et solutions, ADEME (PREDIT) / ADETEC, 11/2001

126 LE PORTAIL DE L'ÉTAT AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS La réforme du stationnement payant : une nouvelle compétence pour les collectivités, www.collectivites-locales.gouv.fr [en ligne]

stationnement est réparti à hauteur de 47 % pour l'État et 53 % pour les collectivités locales, ce qui représente un revenu non négligeable pour les collectivités locales. Celles-ci peuvent désormais se servir de ces ressources nouvelles pour financer les aménagement de voirie ayant pour but d'empêcher le stationnement sur voirie. Par ailleurs, en étant relativement libre de fixer le barème tarifaire des redevances ainsi que les Forfait Post Stationnement (F.P.S) les collectivités locales vont forcer les usagers à payer leur stationnement en payant directement plutôt que de ne payer le F.P.S. Il était auparavant souvent égal voir même inférieur à la redevance ¹²⁷.

Enfin des aménagements de voirie peuvent être installés pour dissuader voir pour empêcher physiquement le stationnement sauvage. Tout d'abord l'établissement de stationnement le long de la chaussée constitue un obstacle très efficace et peu onéreux. En effet ces-derniers délimitent nettement les espaces dévolus aux piétons et réduisent les possibilités d'envahissement du trottoir par le stationnement.

Si la largeur de la voirie ne le permet pas, c'est à dire si elle est inférieure à 5,50 mètre (une place de stationnement mesure au minimum 2,50m de largeur et la largeur d'une voirie ne peut être inférieure à 3 mètres) d'autres aménagements sont également possibles. Tout d'abord l'implantation d'une signalisation verticale peut dans un premier temps avertit les automobilistes de l'interdiction de se garer en double file ou sur le trottoir. Ensuite, dans un second temps, des dispositifs anti-stationnement, plus cher, peuvent être installés. Il s'agit le plus souvent de potelets mais aussi parfois de bornes et barrières. Si des bordures hautes et double bordure sont également quelquefois implantées, ce type d'aménagement ne respecte pas les normes d'accessibilité. Les Personnes à Mobilité Réduite (P.M.R) ne peuvent pas ou partiellement pas détecter ces bordures.

Souvent critiqués pour leurs esthétiques, et pour leur manque de pérennité, d'autres aménagements peuvent se substituer aux potelets et aux bordures. Il s'agit par exemple d'un aménagement paysager spécifique laissant une part conséquente à la verdure. Si ce type d'aménagement empêche en grande partie le stationnement sauvage, il reste toutefois cher, nécessite un entretien fréquent et n'est pas adaptable à tous les types de voirie.

127 CEREMA Décentralisation du stationnement payant sur voirie Guide de recommandations à l'attention des collectivités territoriales 04/2017, Cerema.fr [en ligne]

C'est pourquoi, du mobilier non spécifique comme des bancs est parfois implanté comme dispositif anti stationnement. Cependant ce genre d'aménagement ne peut être installé que sur une portion de voirie car il perdrait tout son sens s'il était mis en place sur l'intégralité d'une rue.

Enfin, des acteurs privés s'organisent de plus en plus aujourd'hui. Beaucoup d'entre eux se lancent dans l'auto-partage, avec pour objectif d'optimiser le stationnement et déploient des applications ayant pour but d'établir un roulement des véhicules privés non utilisés permettant aux propriétaires de voitures de rentabiliser leur véhicule inutilisé pendant leur absence. C'est notamment le cas de Drivy, société qui propose un service de location de voitures entre particuliers ¹²⁸. D'autres start-ups, comme Yespark, font le choix inverse en mettant en place une plateforme de location de parking entre particulier ¹²⁹. Cette application est même désormais utilisée par une quinzaine de bailleurs des Hauts-de-Seine. Ces derniers ont fait appel à cette start-up pour louer leurs places de parking disponibles. Ainsi, le taux de vacance de certains parkings de logements sociaux a ainsi diminué de 20 % à 13 %, depuis 2015 ¹³⁰. Cette réduction du taux de vacance représente une réelle alternative au stationnement de surface. En effet, l'équivalent des 1 240 places louées en surface dans la région Îles-de-France représente 6 km de voirie libérés pour d'autres usages.

Cependant, si l'avènement des applications mobiles font émerger de nouvelles solutions en matière de stationnement et de mobilité, celles-ci entraînent aussi de nouvelles problématiques. En effet, l'apparition de services de scooter et vélos en « free-floating » (ou en auto-partage) amène de nouvelles contraintes : stationnent souvent de manière anarchique sur l'espace public créant de cette manière des obstacles pour les autres usagers. L'absence de concertation préalable avec la collectivité entraîne l'insertion de ces flottes de vélo et scooter dans un espace public qui n'a pas été aménagé en conséquence. En n'étant pas soumis à des stations bien précise de dépôt, au contraire des *vélibs*, les vélos et scooter en autopartage occupent souvent de manière inappropriée, et potentiellement dangereuse, la chaussée et des trottoirs entravant la mobilité des autres usagers de la voirie ¹³¹.

128 AFP, Le parking gratuit, argument des offres d'autopartage pendant les vacances, lepoint.fr, 01/07/2015 [en ligne]

129 HEILMANN Marion, Les bailleurs sociaux rentabilisent leurs parkings, lesechos.fr, 28/02/2018 [en ligne]

130 Ibid

131 VOISIN-BORMUTH Chloë, La petite reine, nouveau tyran de l'espace public ?, La Fabrique de la Cité 08/12/2017

Toutefois la future lois mobilité 2018 prévoit la délivrance des licences par les collectivités locales pour éviter un encombrement anarchique de l'espace public par des flottes de vélos, trottinettes ou autres véhicules, tout en permettant leur déploiement¹³² .

132_BÉZIAT Eric, La future loi d'orientation des mobilités est mise sur les rails, lemonde.fr, 14/06/2018

Conclusion

L'étude ci-dessus présente les différentes façons d'aborder la cohérence urbanisme transport avec quatre dimensions scalaires différentes. D'abord général et thématique, ensuite à l'échelle de la métropole toulousaine, puis en se focalisant sur notre zone d'étude, puis enfin à l'échelle de quelques programmes immobiliers présentant les difficultés symptomatiques d'une urbanisation et d'une densification exponentielle. Ces difficultés sont communes à toutes les métropoles françaises mais Toulouse en représente l'archétype avec plus de 15 000 nouveaux arrivants chaque année.

Il s'agit d'une zone assez banale et représentative des situations que l'on trouve dans les villes françaises et dont la seule particularité, qui a d'ailleurs motivée sa sélection, est qu'elle inclut une entrée de ville regroupant plusieurs fonctionnalités : commerciale, résidentielle, et de transports

Cette zone doit pérenniser le bon fonctionnement de ces 3 fonctions en dépit d'une forte croissance démographique qui renforce la prédominance de la fonction résidentielle sur les deux autres fonctions. De plus, cette cohabitation entre ces 3 fonctions, doit être assurée sur le long terme, tout en permettant une densification minimale nécessaire à la limitation de l'étalement urbain si néfaste au bon fonctionnement de la ville. Il s'agit d'une tâche d'autant plus difficile que les transports en commun et les aménagements réservés aux modes actifs restent difficile à mettre en place. En effet, la métropole ne dispose pas d'un budget assez important pour pouvoir assurer ces aménagements.

Des moyens d'action tant globaux (avec le P.D.U et le P.L.U.I-H) que locaux (« sursis à statuer », P.U.P, T.A.M...) existent pour répondre à cette problématique. Toutefois la métropole ainsi que ses services décentralisés (les pôles territoriaux) ne disposent pas de leviers suffisants pour contrôler l'urbanisation.

Deux types de problèmes existent, le premier concerne les zones de tissus urbain diffus, le second touche les zones programmées pour accompagner la densification.

Une des zones urbaines les plus difficile à contrôler est celle située dans le tissu urbain diffus, c'est à dire une zone comportant une irrégularité dans les formes du bâti favorable à l'implantation de lotissements ou à de petits collectifs. Si un « sursis à statuer » permet de « geler » pendant deux ans les constructions dans un périmètre défini il a pour effet pervers de ralentir le processus de densification que l'on souhaite par ailleurs favoriser.

Concernant les zones programmées pour accompagner la densification, des contraintes émergent néanmoins. Souvent des travaux de voirie et des travaux d'aménagement de manière générale sont indispensables pour accompagner les programmes immobiliers notamment afin d'optimiser leur accès tant par les modes actifs que par des véhicules particuliers. La desserte des camions à ordures garantit toutefois l'accessibilité des véhicules particuliers.

Des problèmes de maîtrise foncière publique apparaissent fréquemment. Par exemple lorsqu'une nouvelle voirie doit être réalisée ou rénovée et nécessite une largeur de voirie empiétant sur des parcelles dont les propriétaires ne souhaitent pas vendre. Dans ce cas une D.U.P est indispensable. Le processus réclame un délai minimal de deux ans si il n y a aucun recours ce qui retarde d'autant l'exécution de programmes immobiliers. Plus un programme immobilier est retardé, plus des effets secondaires peuvent apparaître comme des effets de spéculation immobilière dû à une offre concurrentielle d'autres promoteurs immobiliers sur la même emprise foncière . D'autres effets secondaires plus ou moins liés peuvent également voir le jour comme une prolongation de l'étalement urbain du fait de non mise à disposition des logements prévus : les acheteurs potentiels vont voir ailleurs et souvent plus loin.

L'administration métropolitaine ou intercommunale rencontrant des difficultés budgétaires, les opérations concernant les aménagements et les équipements publics (école, services administratifs) sont souvent retardées voir annulées ce qui tantôt entrave l'établissement de nouveaux programmes immobiliers, tantôt entraîne un accroissement du nombre mobilités entre les différents services publics et les domiciles.

En effet, leur financement peut s'avérer difficile voire impossible et la seule fiscalité locale en vigueur peut être insuffisante. Si des outils de financement comme la T.A.M ou le P.U.P ont pour but de résoudre ces problèmes, ils portent néanmoins quelques inconvénients. C'est notamment le cas de la Taxe d'Aménagement Majorée (T.A.M). La T.A.M qui se révèle insuffisante pour couvrir les dépenses liées à l'aménagement environnant les nouveaux programmes immobiliers et trop

lente à percevoir pour pouvoir financer les opérations d'aménagement urgentes relatives aux voies de dessertes des nouvelles implantations de programmes immobiliers.

Si La Z.A.C de son côté, toujours d'initiative publique, permet la couverture des coûts d'équipements publics utiles aux nouvelles constructions, cette procédure conduit bien souvent à de nouveaux quartiers dont la greffe sur le tissu urbain existant a du mal "à prendre" .

Le P.U.P présente aussi des risques pour la collectivité et notamment dans l'établissement d'un financement partiel des équipements à réaliser¹³³.

Si des limites peuvent être portées à l'encontre des outils de financement des équipements publics, ces problématiques sont aussi liées à la taille et à la généralisation concomitante des nouveaux programmes. Il est difficile pour les collectivités, malgré leurs possibilités de financement, de s'adapter à cette conjoncture en matière de densification pour assurer les équipements publics.

Une intercommunalité ou une métropole ne bénéficie pas, aujourd'hui, d'assez de pouvoirs décentralisés. Les communes, appartenant à un regroupement intercommunal, gardent une influence trop importante dû à un mode de scrutin du conseil métropolitain par « fléchage »¹³⁴ qui leur est trop favorable. Malgré des avancées notables le rapport en matière d'urbanisme, le résultat reste parfois incohérent lorsqu'on le regarde à l'échelle qui est la sienne : celle de l'aire métropolitaine. Aujourd'hui les communes gardent la possibilité d'exercer leur indépendance en s'exonérant de la logique des directives établies par la métropole compétente en matière d'urbanisme et de transport. Demain le P.L.U.I.H peut faire évoluer cette situation, mais des résistances risquent néanmoins de persister. Cette situation laisse à penser que les collectivités métropolitaines ont besoin de plus d'autonomie et de davantage de compétences décentralisés pour pouvoir gérer plus facilement leurs recettes propres. Le système pourrait être similaire à celui du stationnement payant sur voirie qui, suite à l'application de la loi M.A.P.T.A.M en 2014 est devenu une question domaniale¹³⁵. De cette manière, l'Établissement Public de Coopération Intercommunale à Fiscalité Propre (E.P.C.I-F.P) pourrait percevoir directement les différentes taxes d'aménagement (Taxe d'aménagement + T.A.M) appartenant aujourd'hui aux fiscalités indirectes

133 OLLIER Jean-Baptiste, Loi Alur : le PUP nouveau est arrivé ! , lettreducadre.fr 07/10/2015 [en ligne]

134 SOUTRA Hugo, HELIAS Aurélien, Métropoles : le Sénat rétablit le système du fléchage pour les élections 2020, courrierdesmaires.fr, 06/04/2018, [en ligne]

135 ASSEMBLÉE DES COMMUNAUTÉS DE FRANCE, Note sur les opérations à réaliser par les collectivités territoriales avec l'ANTAI pour un démarrage au 1er janvier 31/12/2017 2018 du contrôle du stationnement payant [en ligne]

locales et perçu d'abord à la D.G.Fi.P (Direction Générale des Finances Publiques) ¹³⁶. Si cette mesure permettrait de donner plus de moyens d'action aux E.P.C.I-F.P, elle resterait sans doute insuffisante pour recouvrir intégralement les coûts relatifs aux aménagements et aux équipements publics. Par ailleurs, une telle réforme pourrait entraîner des effets indésirables. En effet, si l' E.P.C.I-F.P composant le centre de l'agglomération relève sa taxe d'aménagement à un niveau trop élevé les E.P.C.I-F.P les plus excentrés de l'agglomération pourraient baisser leurs taxes d'aménagement pour favoriser l'arrivée de logements et ainsi percevoir les recettes taxes liées.

Une telle situation contreviendrait à toute logique de cohérence urbanisme transport. Une délégation à l'autorité organisatrice des transports, avec un périmètre d'action plus vaste permettrait de limiter ce type d'effet néfaste.

Les collectivités ne contrôlent pas assez les espaces vierges d'urbanisation. Les emplacements réservés (appelés communément E.R) ne peuvent être mis en procédure de délaissement et ainsi obliger la commune à racheter l' E.R ou à y renoncer pour construire les ouvrages publics d'intérêt général. Une collectivité qui ne dispose pas des moyens d'acheter l'ensemble des E.R, ne peut en aucun cas planifier à long terme les futurs aménagements urbanistiques. Cette incapacité potentielle interdit l'anticipation des évolutions urbaines ainsi que celles des futurs corridors en matière de transport qui leur sont étroitement liés.

Les administrations métropolitaines doivent également faire face à de nombreux effets secondaires coûteux. Le stationnement sur trottoir est l'incivilité la plus répandue. Elle est coûteuse par les dégâts qu'elle entraîne. L'achat et la mise en place des potelets comporte un coût important et nécessite, en plus, un remplacement régulier. Le changement des bordures de trottoir abîmées par le stationnement coûte également cher. Si des potelets peuvent dissuader ces pratiques ils ne forment qu'une solution partielle et occasionnent un coût important. Ce problème est similaire, aux difficultés naissantes relatives au partage de la voirie entre piétons, vélos, nouvelle mobilité, deux roues motorisés véhicules lourds et transport en commun de surface.

Ces différentes problématiques sont en définitive communes à l'ensemble des services publics. On peut ainsi mettre en parallèle l'accroissement de la demande pour de moins en moins de ressources notamment en personnel avec, dans le domaine de l'urbanisme, l'accroissement du nombre de constructions face à la baisse des capacités d'accompagnement. Seule une obligation

136 LE PORTAIL DE L'ÉTAT AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS, Taxe d'aménagement, [en ligne] <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/taxe-damenagement> (consulté le 06/06/2018)

d'accompagnement des nouveaux programmes immobiliers entièrement à la charge des acteurs privés pourrait être une solution enfin cohérente si elle ne décourage pas les aménageurs. Reste néanmoins à convaincre les habitants de la nécessité d'une densification.

Si 77% de Français estime qu'une simple surélévation des immeubles déjà construit créerait "une trop forte concentration de la population et si 66% d'entre eux pensent que cela nuirait au paysage urbain", 60% des français estiment néanmoins que dans les grandes villes, surélever les immeubles serait une solution pour réduire le déficit de logements¹³⁷. Bien que 3 Français sur 4 aspirent à la maison individuelle et que l'habitat pavillonnaire représente près de 60% du parc de logements ¹³⁸, une politique de densification peut néanmoins être mis en place si des contreparties, notamment financières, sont mis en place.

La question de la densité en cache peut être bien une autre : celle de la mixité sociale. En effet, la gentrification avec son cortège de déshérences de certains quartiers, détourne l'image de la densité. En effet, la densité est souvent perçu comme à l'image des grands ensembles étant pourtant bien moins dense que les centres historiques. C'est pourquoi, l'enjeu d'une densité acceptée peut reposer par exemple sur des logements comportant des surfaces plus importante mais aussi par la présence d'une mixité sociale et fonctionnelle.¹³⁹

Ne faut-il pas croire que le simple fait de mettre à disposition des appartements bien conçus, économes, à des prix raisonnables et proches des commodités de la ville ne sera-t-il pas suffisant à inverser une opinion prêtée plus qu'avérée ?

137 AFP, « Logement: les Français sceptiques face à la densification du bâti », [lexpress.fr](https://www.lexpress.fr/actualites/1/societe/logement-les-francais-sceptiques-face-a-la-densification-du-bati_1500949.html), 18/03/2014 [en ligne] https://www.lexpress.fr/actualites/1/societe/logement-les-francais-sceptiques-face-a-la-densification-du-bati_1500949.html (consulté le 05/06/2018)

138 BEURRIER Étienne, « La difficile densification des quartiers pavillonnaires », [lemoniteur.fr](https://www.lemoniteur.fr/article/la-difficile-densification-des-quartiers-pavillonnaires-12574790) 12/11/10 [en ligne] <https://www.lemoniteur.fr/article/la-difficile-densification-des-quartiers-pavillonnaires-12574790> (consulté le 15/06/2018)

139 LEFEBVRE Mégane, « Densité et formes urbaines, Vers une meilleure qualité de vie » p42, 45p, Université paris Ouest, 09/2013

Abréviations

- A.U.A.T : Agence d'Urbanisme et d'Aménagement Toulouse
- B.H.N.S : Bus à Haut Niveau de Service
- C.E.R.E.M.A : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- E.R : Emplacement Réservé
- E.P.C.I : Établissement Public de Coopération Intercommunale
- I.N.S..E.E : Institut national de la statistique et des études économiques
- O.A.P : Orientation d'Aménagement et de Programmation.
- P.D.U : Plan de Déplacements Urbains
- P.L.U : Plan Local d'Urbanisme
- P.L.U.I : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
- P.A.R.M : Plan de rénovation et de construction des routes
- P.E.M : Pôle d'Échange Intermodal
- P.M.R : Personnes à Mobilité Réduite
- P.U.P : Projet Urbain Partenarial
- S.C.O.T : Schéma de cohérence territoriale
- S.R.U (Loi) : Loi Relative à la solidarité et au Renouvellement Urbains
- T.A.M :Taxe d'Aménagement. Majorée
- T.C : Transport en commun
- T.C.S.P : Transport en Commun en Site Propre
- T.M : Toulouse métropole
- U.V.P : Unité de Véhicule Particulier
- V.C.S.M : Voie du Canal Saint Martory (voie de bus en site propre pouvant possiblement être doublé d'une infrastructure routière structurante) (type autoroutier ou boulevard urbain) à l'horizon 2030
- V.L : Véhicule léger
- Z.A.C : Zone d'aménagement concertée

Lexique

- **Agglomération** : unité urbaine qui rassemble plusieurs communes
- **Intermodalité** : Utilisation de plusieurs modes de déplacements au cours d'un même trajet. Désigne aussi un principe d'organisation pour obtenir une meilleure complémentarité entre ces modes.
- **Modes actifs** : Ensemble des modes de déplacement nécessitant exclusivement l'énergie humaine pour se déplacer. Les modes actifs englobent la marche à pied, le vélo, la trottinette, le roller, la planche à roulettes etc... . Anciennement appelés « modes doux » (qu'on retrouve dans « cheminements doux »), l'actuel terme lui est préféré car il met en évidence la nécessaire énergie humaine pour se déplacer.
- **Stationnement sauvage** : stationnement de véhicules en dehors des zones autorisées
- **V.L** : Un véhicule léger (V.L) est un véhicule dont le P.T.A.C (Poids Total Autorisé en Charge) est inférieur ou égal à 3,5 tonnes (www.dekra-norisko.fr)
- **Zone 30** : Section ou ensemble de sections de voies où la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. De par leur aménagement, les zones 30 visent à un équilibre entre la vie locale et la circulation. L'absence d'aménagement cyclable oblige les cyclistes à circuler sur la chaussée, et ont alors un effet régulateur sur la vitesse des véhicules motorisés.
- **Zone de rencontre** : Section ou ensemble de section de voie où la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. La zone de rencontre renforce la vie locale au détriment de la circulation et les véhicules sont tenus de rouler au pas si nécessaire. De plus, les trottoirs sont au niveau de la chaussée pour inciter les piétons à occuper l'ensemble de l'espace de la rue
- **Toulouse Métropole** établissement public de coopération intercommunale (EPCI). Elle regroupe 37 communes qui s'associent au sein d'un espace de solidarité pour élaborer et conduire ensemble un projet commun d'aménagement du territoire.
- **Tissu Urbain Diffus** : Tissu urbain formé conjointement à l'éclatement des villes essentiellement composé de maisons individuelles. C'est ce type de tissu urbain qui est aujourd'hui difficile à contrôler , les programmes immobiliers s'y implantant sans qu'un contrôle en amont puisse être effectué.

Source : mobilidoc.fr, cerema.f, ToulouseMétropole.fr,

Bibliographie / Sources

Documents

- ASSEMBLÉE DES COMMUNAUTÉS DE FRANCE, Note sur les opérations à réaliser par les collectivités territoriales avec l'A.N.T.A.I pour un démarrage au 1er janvier 31/12/2017 2018 du contrôle du stationnement payant [en ligne]
- A.D.E.M.E, Construire et mettre en œuvre un guide méthodologique Plan Climat-Energie Territorial, ADEME, 12/2009
- A.U.A.T, Observatoire du P.D.U de l'agglomération toulousaine approuvé en 2001, synthèse de l'évaluation 2001-2007, Toulouse, Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine (A.U.A.T), Tisséo-SMTC, 05/2009
- CAISSE DES DÉPÔTS, Direction du développement territorial et du réseau, « Externalités des télécentres », Rapport, Synthèse Mars 2014, Caisse des dépôts, E.N.S Cachan, E.M.P Conseil, 03/2014
- C.E.R.E.M.A Décentralisation du stationnement payant sur voirie Guide de recommandations à l'attention des collectivités territoriales 04/2017, Cerema.fr [en ligne]
- CODE DE L'URBANISME, Article L311-1 du code de l'urbanisme : Définition des zones d'aménagement concerté
- CONFÉRENCE NATIONALE DES TERRITOIRES, La dynamique urbaine des territoires français La France des territoires, conference-territoires.gouv.fr, 26/12/17
- COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, « Livre vert relatif à l'impact des transport sur l'environnement – Stratégie communautaire pour un développement des transport respectueux de l'environnement », Bruxelles 1992
- CORDIER Bruno, Le stationnement sauvage sur les trottoirs : état des lieux et solutions, A.D.E.M.E (P.R.E.D.I.T) / A.D.E.TE.C, 11/2001
- E.G.I.S, Étude de trafic automobile relative au permis d'aménager 031 555 17 M 0015 déposé par Vinci Immobilier au 134 Avenue du général Eisenhower, 01/0/2017, Vinci Immobilier
- TISSEO COLLECTIVITÉ, Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine, Annexe évaluation 2001-2007 synthèse, tisséo.fr 17/10/2012
- TISSEO COLLECTIVITÉ, Projets Mobilités 2020/2025/2030, 01/01/2017, tisséo.fr, [en ligne]

Ouvrages

- CALTHORPE Peter., 1993. *The next American metropolis : ecology, community, and the American dream*, Princeton: Princeton Architectural Press.
- CAMAGNI Roberto, GIBELLI Maria Cristina, *Développement urbain durable. Quatre métropoles européennes*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 1997
- CARLTON Ian, *Histories of Transit-Oriented Development : Perspectives on the Development of the TOD Concept. Real Estate and Transit, Urban and Social Movements, Concept Protagonist*, Berkeley: IURD. 2007
- COPPOLANI Jean, *Toulouse au XXe siècle*, Toulouse, Éditions Privat, 1963.
- DALMAYRAC Pierre, *Devenir une métropole européenne*, Toulouse, Mémoire de l'Institut d'Etudes Politiques de Toulouse, sous la direction d'EYMERI-DOUZANS Jean-Michel, 2010
- DUPUY Gabriel, *L'urbanisme des réseaux: théories et méthodes*, Paris, 1991, A. Colin.
- DUPUY Gabriel, *La Dépendance à l'égard de l'automobile*, Paris, Predit, La Documentation Française, collection Le point sur, 2006, 93 pages.
- FRANKHAUSER Pierre. *La Fractalité des structures urbaines*. Paris : Anthropos, coll. « Villes ». (1994)
- GHORRA-GOBIN Cynthia, *La dynamique territoriale (« reterritorialisation ») explique le vote présidentiel aux Etats-Unis. Pouvoirs Locaux : les cahiers de la décentralisation / Institut de la décentralisation, Institut de la décentralisation, 2017*
- GOODWIN Phil, B HALLETT Sharon, KENNY Francesca, STOKES Gordon, 1991, *Transport : the new realism*, Oxford: University of Oxford.
- JALABERT Guy, *Mémoire de Toulouse : Ville d'hier, ville d'aujourd'hui*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, collection « Villes et territoires », 2009.
- LAFAGE, Maxime. *Les transports publics urbains face à « la double-crise de la saturation et du financement »*. Mémoire de fin d'études l'IEP. Toulouse : Université Toulouse 1, 2014
- LEFEBVRE Mégane, « *Densité et formes urbaines, Vers une meilleure qualité de vie* » p42, 45p, Université Paris Ouest, 09/2013
- MARCONIS Robert, VIVIER Julie, *150 ans de transports publics à Toulouse*, Toulouse, Éditions Privat, 2010
- MARFAING Jean-Loup, *Toulouse 45-75, la ville mise à jour*, Portet-sur-Garonne, Éditions Loubatières, 2009

- MAULAT Juliette, Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional : le modèle à l'épreuve des pratiques. Etude croisée des métropoles de Toulouse et Nantes, Thèse de géographie et aménagement de l'Université de Paris 1 – Panthéon Sorbonne, 2014
- NEWMAN P., KENWORTHY J, Sustainability and Cities : Overcoming Automobile Dependence, Washington D.C., Island Press, 1998
- SAUVY Alfred Les Quatre Roues De La Fortune, Essai Sur L'automobile Éditions Flammarion – Collection « Le meilleur des mondes»,

Articles universitaires

- ANTONI Jean-Philippe, « Urban sprawl modelling: A methodological approach », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Dossiers, document 207, mis en ligne le 01 mars 2002, consulté le 05 juin 2018.
- BANISTER David, Reducing the Need to Travel through Planning, *Town Planning Review*, Vol. 65, No 4, p. 349-354.9. 1994
- BENTAYOU Gilles, PERRIN Emmanuel, RICHER Cyprien, Contrat d'axe et *Transit-Oriented Development* : quel renouvellement de l'action publique en matière de mobilité et d'aménagement ?, *Flux* 2015/3-4 (n°101-102), 2015
- BOURDAGES Jade et CHAMPAGNE Eric, « Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, 07/05/2012
- CASTEL Jean-Charles, De l'étalement urbain à l'émiettement urbain. Deux-tiers des maisons construits en diffus. In: *Les Annales de la recherche urbaine*, N°102, 2007. Individualisme et production de l'urbain. pp. 88-96.
- CERVERO Robert, MURAKAMI Jin, Rail+Property Development : a model of sustainable transit finance and urbanism, Working Paper, UC Berkeley Center for Future Urban Transport.9-19, 2008,
- CROZET Yves, JOLY Iragaël, La "Loi de Zahavi" : quelle pertinence pour comprendre la construction et la dilatation des espaces-temps de la ville ?, *Plan Urbanisme Construction Architecture* (PUCA), Coll. Recherches du PUCA, n° 163, 2006
- DELPIROU Aurélien *et al.*, Coordonner urbanisme et transports collectifs : un référentiel à l'épreuve de la ville « made in China », *Flux* 2015/3 (N° 101-102), p. 42-56

- DESROCHERS Caroline , GAUTHIER M.ario,, Les centres de gestion des déplacements au Québec : un instrument de renouvellement de la planification des transports ?, *Flux* 2015/3-4 2015
- DOUAY Nicolas, ROY-BAILLARGEON Olivier «Le Transit-Oriented Development (T.O.D),vecteur ou mirage des transformations de la planification et de la gouvernance métropolitaines du Grand Montréal ? », *Flux* 2015/3 (N° 101-102)
- DUCROS Jérémy, Paul Erwann, « La méthode des prix hédoniques appliquée au logement », *Regards croisés sur l'économie*, 2011/1 (n° 9), p. 130-132. DOI : 10.3917/rce.009.0130. URL : www.cairn.info/revue-regards-croises-sur-l-economie-2011-1-page-130.html
- DUNCAN M.ichael, 2011, The impact of transit-oriented development on housing prices in San Diego, CA, *Urban Studies*, vol. 48, p. 101-127.
- DUSHINA Anna, PAULHIAC-SCHERRER Florence, SCHERRER Franck, Le T.O.D comme instrument territorial de la coordination entre urbanisme et transport : le cas de Sainte-Thérèse dans la région métropolitaine de Montréal, *Flux* 2015/3-4 (n°101-102), 2015
- DUSHINA Anna, PAULHIAC-SCHERRER Florence, SCHERRER Franck, Le T.O.D comme instrument territorial de la coordination entre urbanisme et transport : le cas de Sainte-Thérèse dans la région métropolitaine de Montréal, *Flux* 2015/3-4 (n°101-102), 2015
- GALLEZ Caroline, MAULAT Juliette, ROY-BAILLARGEON Olivier, THÉBERT Mariane. Le rôle des outils de coordination urbanisme-transport collectifs dans la fabrique politique urbaine. *Flux – Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, Metropolis / Université Paris-Est Marne la Vallée* 2015, pp.5-15.
- GUYENNON Patrick, Toulouse : la vision de Joan Busquets pour le centre-ville, Paris, *Urbanews.fr*, 10/2011
- LAURENT Sophie, RIBEIRO Juliana, 2015, Une démarche pilote portée par la Région Île-de-France : Charte et contrat aménagement-transport autour du prolongement de la ligne 11 du métro, Entretien réalisé par Caroline Gallez et Juliette Maulat, *Flux* 2015/3-4 (n°101-102),
- MAULAT Juliette Contractualiser pour coordonner urbanisme et transport ? Regards croisés sur quatre expériences decontrats d'axes ferroviaires, *Flux* 2015/3-4 (n°101-102), 2015,
- OFFNER Jean-Marc, 1980, *L'évaluation des investissements de transport : effets ou congruence ?*, Etudes de suivi et processus de décision - troisième journée du GRECO du C.N.R.S. Transport et Espace, INRETS, Arcueil, pp. 90-99.
- OWENS Susan, 1995, From "predict and provide" to "predict and prevent?" : Pricing and planning in transport policy, *Transport Policy*, Vol. 2, No 1, p. 43-4

- PFLIEGER Géraldine, « Apaiser les autoroutes pour rétrécir la ville Grenoble et les illusions du « chrono-aménagement » », *Flux*, vol. 66-67, no. 4, pp. 137-139., 2006
- POUYANNE Guillaume Des avantages comparatifs de la Ville Compacte à l'interaction forme urbaine-mobilité. Méthodologie et premiers résultats, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°45/2004, pp. 49-82, 2004
- POUYANNE Guillaume Des avantages comparatifs de la Ville Compacte à l'interaction forme urbaine-mobilité. Méthodologie et premiers résultats, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°45/2004, pp. 49-82, 2004
- POUYANNE Guillaume Des avantages comparatifs de la Ville Compacte à l'interaction forme urbaine-mobilité. Méthodologie et premiers résultats, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°45/2004, pp. 49-82, 2004
- SABATIER Bruno, Les résidences fermées à Toulouse : une offre immobilière construisant la « ville privée », revue « *Espaces et sociétés* », 2005, consulté sur cairn.info, p. 129-149.
- TOUATI, Anastasia. 2012. « L'habitant maître d'ouvrage. Au coeur de la densification pavillonnaire. », *Études foncières*, n° 157, p. 34-39.

Sites Internets

- F.N.A.U.T, Les positions de la FNAUT, 19. Tramway ou BHNS fnaut.fr 05/09/2017
<https://www.fnaut.fr/2013-03-25-11-36-11/les-positions-de-la-fnaut/563-19-tramway-ou-bhns> [en ligne]
- B.I.M.BY., Le projet Bimby en quelque mot, 04/01/2017, bimby.fr/2011/01/le-projet-de-recherche-bimby-en-quelques-mots [en ligne]
- LE PORTAIL DE L'ÉTAT AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS La réforme du stationnement payant : une nouvelle compétence pour les collectivités, www.collectivites-locales.gouv.fr [en ligne]
- LE PORTAIL DE L'ÉTAT AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS, Taxe d'aménagement, <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/taxe-damenagement> [en ligne]
- LE SITE OFFICIEL DES NOTAIRES DE FRANCE, Le droit de préemption, 16.11.2017 [en ligne]
www.notaires.fr/fr/collectivite%20territoriales/droit-de-pr%C3%A9emption-et-dexpropriation/le-droit-de-pr%C3%A9emption
- LE SITE OFFICIEL DES NOTAIRES DE FRANCE, Les emplacements réservés, 13/01/2017, www.notaires.fr/fr/les-emplacements-r%C3%A9serv%C3%A9s [en ligne]

- S.C.O.T GRANDE AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE, Cartothèque, <http://www.scot-toulouse.org> [en ligne]
- SÉNAT, Possibilité d'acquisition gratuite de terrains par une collectivité en échange de l'octroi d'une autorisation de construire 13e législature, <https://www.senat.fr/questions/base/2010/qSEQ101216461.html> [en ligne]
- TISSEO COLLECTIVITÉ, Plan de Déplacements Urbain de la grande agglomération toulousaine, Annexe évaluation 2001-2007 synthèse, tisseo.fr 17/10/2012 [en ligne]
- TISSEO COLLECTIVITÉ, Projets Mobilités 2020/2025/2030, 01/01/2017, tisseo.fr, [en ligne]
- TISSEO COLLECTIVITÉS, téléphérique Urbain Sud, 01/01/2017, <http://tisseo-collectivites.fr/projets/telepherique-urbain-sud> [en ligne]

Articles journalistiques

- AFP, « Logement: les Français sceptiques face à la densification du bâti », lexpress.fr, 18/03/2014 [en ligne]
- AFP, Le parking gratuit, argument des offres d'autopartage pendant les vacances, lepoint.fr, 01/07/2015 [en ligne]
- ANGEL Marina, Siemens choisit Toulouse pour installer le siège mondial de ses activités de métro automatique, usinenouvelle.com, 09/11/2015 [en ligne]
- BEAUCIRE, Francis La conjecture de Zahavi est-elle toujours d'actualité ? forumviesmobiles.org 27/05/2013 [en ligne]
- BERTRAND Morgane, Les centres-villes se meurent : comment peut-on les sauver ?, nouvelobs.com, 12/02/2017 [en ligne]
- BEURRIER Étienne, « La difficile densification des quartiers pavillonnaires », lemoniteur.fr 12/11/10 [en ligne]
- BÉZIAT Eric, La future loi d'orientation des mobilités est mise sur les rails, lemonde.fr, 14/06/2018 [en ligne]
- BICARD DANIEL, Grand Paris, le pari de la proximité, Isa-conso.fr, 08/11/2017 [en ligne]
- CATTIAUX Séverine, Suffrage universel direct pour les métropoles : un mode d'emploi en débat, courrierdesmairies.fr, 04/06/2018 [en ligne]

- COURTOIS Claudia, MATEO Pascal, Métropole millionnaire : la folie des grandeurs ?, lepoint.fr, 02/12/2010 [en ligne]
- DUMEZ Hugues-Olivier, Dans quels quartiers vivent les pauvres et les riches à Toulouse, actu.fr, 21/07/2016 [en ligne]
- DUWIG Dominique, Un quartier d'affaires malgré la tempête, dna.fr, 22/11/2011 [en ligne]
- EMERY Philippe, Dix lignes bus Linéo et doublement du métro en 2020, ladepeche.fr, 09/07/2015 [en ligne]
- EMERY Philippe, Téléphérique : le nouveau tracé va faire perdre « quelques mois », ladepeche.fr, 09/01/2018 [en ligne]
- FAGE Antony, La possibilité d'une location de logements sociaux sans location d'un parking est limitée au HLM, 28/02/2007 caissedesdepotsdesterritoires.fr [en ligne]
- GAILLARD TORRENT Claudine, Nouvelle télécabine au Petit Cervin pour une liaison Zermatt-Italie, www.rts.ch, 24/07/2018 [en ligne]
- GOURDON Jessica, Une carte de France des « territoires qui gagnent » et des « territoires qui perdent », lemonde.fr, 17/11/2017 [en ligne]
- GROS Jean-Noël, En 2020, mise en service du téléphérique toulousain, ladepeche.fr, 22/12/2016 [en ligne]
- GROS Jean-Noël, Vers un accord politique pour financer les projets routiers de l'agglomération toulousaine, ladepeche.fr, 17/01/2018 [en ligne]
- GROS Jean-Noël, Bus-tramway : le match La Dépêche 23/06/2011 [en ligne]
- GROS Jean-Noël, Urbanisme : l'incompréhension des habitants de Saint-Simon, ladepêche.fr, 10/03/2017 [en ligne]
- GROS Jean-Noël, Vente des terrains Freescale : l'inquiétude des riverains, ladepêche.fr, 09/11/2016 [en ligne]
- HEILMANN Marion, Les bailleurs sociaux rentabilisent leurs parkings, lesechos.fr, 28/02/2018 [en ligne]
- HURTEVENT Xavier, « C'est l'esprit village que les gens veulent conserver », ladepeche.fr, 21/05/2014 [en ligne]
- KAUFMANN Vincent Agrandir les autoroutes permet-il de supprimer les bouchons? www.rts.ch 09/07/2015 [en ligne]

- LA DÉPÊCHE DU MIDI, Moins d'autos dans la ville, toujours plus sur les rocades, la dépêche.fr, 25/09/2015 [en ligne]
- LOUKIL Alexandre, Pollution de l'air : combien de morts fait-elle en France et à Paris ? capital.fr, 13/10/2017 [en ligne]
- MARTI Sébastien, Des arrondissements comme Paris, Lyon et Marseille ?, Toulouse, La Depeche.fr 28/ 08/2013 [en ligne]
- MERLET Pierrick, Toulouse devient la cinquième agglomération de France, toulouse.latribune.fr, 29/12/2017 [en ligne]
- OLLIER Jean-Baptiste, Loi Alur : le PUP nouveau est arrivé ! , lettreducadre.fr 07/10/2015 [en ligne]
- PALLAS Pascal, Ce que Toulouse fait vraiment pour ses quartiers sensibles, Toulouse, hebdomadaire « La Voix du Midi »,30/10/2012.[en ligne]
- SAINT SERNIN David Voici les routes que Toulouse Métropole va construire pour faire baisser les bouchons dans l'agglo Actu Toulouse 23/01/2018 [en ligne]
- SAINT-SERNIN David, Toulouse. Un projet pour prolonger la rocade Arc-en-Ciel mais pas par l'endroit qui était attendu, actu.fr [en ligne]
- SOUTRA Hugo, HELIAS Aurélien, Métropoles : le Sénat rétablit le système du fléchage pour les élections 2020, courrierdesmaires.fr, 06/04/2018 [en ligne]
- STEINMANN Lionel, Les parkings inoccupés, source potentielle de revenus pour les bailleurs sociaux, lesechos.fr, 05/02/18 [en ligne]
- VOISIN-BORMUTH Chloë, La petite reine, nouveau tyran de l'espace public ?, La Fabrique de la Cité 08/12/2017 [en ligne]

Table des Figures

Figure 1: Les différent pôles territoriaux de Toulouse Métropole.....	p9
Figure 2 : Consommation d'énergie du transport privé de passagers par habitant et densité urbaine dans les villes du monde	p26
Figure 3: Délimitation de la zone étudiée	p51
Figure 4 : Une zone au cœur de la porte métropolitaine sud ouest de l'agglomération toulousaine	p52
Figure 5 : une zone entre mutation et développement à la fois résidentiel et économique.....	p52
Figure 6 : Une zone proche des centres commerciaux.....	p53
Figure 7 : Une zone moins bien desservie que les autres portes métropolitaine	p54
Figure 8 : Répartition des différentes catégories professionnelles en 2013 dans le quartier de Saint-Simon.....	p56
Figure 9 : Tableau des différentes catégories professionnelles en 2013 dans le quartier de Saint-Simon	p56
Figure 10 : Pyramide des ages en 2013 dans le quartier de Saint-Simon.....	P57
Figure 11: Population par grandes tranches d'âges sur la commune de Toulouse	p58
Figure 12 : L'expansion de l'urbanisation (en rouge) à l'ouest du quartier Saint Simon	p59
Figure 13 : Evolution de la population et de la densité du quartier de Saint-Simon.....	p60
Figure 14 : Répartition du type d'habitat dans le quartier de Saint-Simon.....	p61

Figure 15 : Une zone en majorité résidentielle.....	p62
Figure 16 : Les Axes Routiers bordant le quartier de Saint Simon.....	p65
Figure 17 : Les Axes Routiers transversaux traversant le quartier de Saint Simon.....	p65
Figure 18 : Les Axes Routiers Longitudinaux traversant le quartier de Saint Simon.....	p66
Figure 19 : Evolution du Nombre de V.L Chemin de Basso Cambo entre 2013 et 2017.....	p67
Figure 20 : Des axes routiers congestionnés en heure de point le matin	p68
Figure 21 : Des axes routiers congestionnés en heure de point le soir.....	p69
Figure 22 : Un Boulevard Urbain prévu de puis les années 2000.....	p70
Figure 23 : Les prévisions du P.A.R.M sur le territoire du pôle territorial sud.....	p71
Figure 24 : Boulevard urbain profil Profil type 2x1 voie + T.C.S.P.....	p73
Figure 25 : Exemple de Profil En Travers Section Déblai.....	p75
Figure 26 : Flux de shunt potentiel si un prolongement de la rocade Voie Lacté est acté.....	p77
Figure 27 : Plan des lignes de Transport en commun dans la zone étudiée.....	p79
Figure 28 : Synthèse du Bilan économique de la V.C.S.M.....	p80
Figure 29 : Une zone comportant une offre en aménagements cyclables insuffisante.....	p82

Figure 30 : Projet de cinéma à Basso Cambo.....	p84
Figure 31 : Plan P.D.U (Projet 2020-2025-2030) ne prévoyant pas de transport structurant dans la zone étudiée.....	p85
Figure 32 : Téléphérique Urbain Sud.....	p87
Figure 33 : Profil coupe quartier Saint-Simon	p95
Figure 34 : Ancien profil quartier Saint-Simon.....	p96
Figure 35 : Profil actuel quartier Saint-Simon.....	p96
Figure 36 : Profil futur du quartier Saint-Simon.....	p96
Figure 37 : Exemple n°1 les difficultés d'un programme immobilier enclavé.....	p100
Figure 38 Exemple n°2 exposant les difficultés de financement autour des nouveaux programmes immobiliers.....	p103

Table des Photographies

Photographie 1 : Collectif du début des années 2010, côtoyant une « Toulousaine » rue Réguelongue.....	p62
Photographie 2 : Congestion automobile Route de Saint Simon au carrefour avec avec le Chemin Tucaut.....	p67
Photographie 3 : Parc relais Tucaut	p83
Photographie 4 : Un Projet de collectif sur cette parcelle composé actuellement d'une villa (Route de Toulouse à Cugnaux).....	p99
Photographie 5 a : Chemin Licard, un axe en voie de densification ou aucun aménagement de voirie n'existe.....	p102
Photographie 5 b : Chemin Licard, un axe en voie de densification ou aucun aménagement de voirie n'existe.....	p103
Photographie 6: Stationnement Sauvage Chemin du Renard à Toulouse.....	p117

Table des Matières

Remerciement.....	p8
Avant-propos	p9
Introduction.....	p10
I – Evolution de la cohérence urbanisme transport cas général & cas toulousain.....	p15
A – Rôle du pôle territorial sud et évolution des politiques en matière de cohérence urbanisme transport.....	p15
1 - Le Pole territorial sud, une nouvelle forme d'action territoriale.....	p15
a - Un fonctionnement novateur pour des enjeux métropolitains.....	p15
b - Mission du stage et insertion avec les projets de transport et d'aménagement en cours.....	p16
c – Action territoriale présentant des handicaps et opportunités.....	p17
2 – L'espace public, maillon essentiel de l'aménagement urbain.....	p19
a – L'espace public fortement influencé par les mutations économiques.....	p19
b – Une nouvelle considération de l'espace public.....	p22
3 – Naissance et évolution des politiques en terme de cohérence urbanisme transport.....	p24
a – Une première approche de cohérence urbanisme transport inefficace et pouvant engendrer des effets secondaires néfastes.....	p24
b - Des préoccupations nouvelles en terme de logique urbanisme transport se présentant sous diverses formes.....	p27
c – Une cohérence urbanisme transport variée mais restant cloisonnée des enjeux uniques.....	p31
B - Contexte global de l'agglomération toulousaine.....	p34
1- Contexte Historique & Morphologie Urbaine.....	p34
a – L'urbanisation spécifique toulousaine.....	p34
b – L' expansion rapide de l'urbanisation toulousaine.....	p37

2- Un déploiement du réseau de transport tardif mais expansif.....	p42
a - Transport en commun basé surtout sur des projets structurants (années 1970 – 2000).....	p42
b - 2000–2014, intégration de la périphérie et recherche de logique globale.....	p45
c- 2025-2030, insertion des priorités économiques dans la politique de transport.....	p48

II – Le Sud Ouest Toulousain, un secteur manquant d'infrastructure de transport malgré un besoin de mobilité de plus en plus accru..... p51

A - Présentation de la zone étudiée (historique).....p51

1 - Délimitation de la zone d'étude.....p51

a – Situation par rapport à l'agglomération toulousaine.....p52

b – Composition sociologique.....p55

2 - Une urbanisation exponentielle depuis les années 1980.....p58

a – Les mutations d'une zone historiquement agricole..... p58

b – Une densification croissante.....p59

3 – Une zone présentant diverses fonctions.....p62

a – Une zone à majorité résidentiellep62

b – Un secteur comportant également des zones commerciale, industrielle et récréative.....p63

B - Des axes routiers saturés, inadaptés aux projets de développement futurs.....p64

1 – Des axes routiers inadaptés totalement saturés.....p64

a – Des axes transversaux centrés sur la ceinture sud.....p65

b – Des axes longitudinaux principalement « capillaires ».....p66

2 – Des projets d'infrastructures routières réellement adaptés ?.....p70

a – La capacité limitée des projets de boulevards urbains.....p72

b – Un éventuel aménagement autoroutier est-il encore concevable ?.....p74

c – Des solutions potentielles entraînant de nouvelles contraintes.....p77

C - Des infrastructures cyclables, piétonnes et en transport en commun suffisantes ?p78

1 – Des transports en commun composés en majeure partie de ligne de bus..... p78

a – Beaucoup de lignes de bus restent aujourd’hui non attractives.....p79

b – La voie bus V.C.S.M, l'unique ligne de transport en commun structurante.....p80

2 – Une circulation de mode actif non favorisée.....p82

a – Un manque conséquent d’infrastructures.....p82

b – Présence de quelques aménagements.....p84

3 – Une zone restant majoritairement à l'écart des grands projets de l’agglomération.....p85

a – Le téléphérique, unique ligne de TC structurant envisagée.....p86

b – Aménagement de quelques sections de bus en site propre.....p88

III – Une accessibilité aux logements de plus en plus contrainte.....p90

A - Un développement urbain important plus ou moins maîtrisé.....p90

1 – Des outils juridiques visant à plus d'harmonisation.....p90

a – Des outils de planification à l'échelle de la métropole (S.C.O.T, P.D.U, P.L.U.I-H,).....p91

b – Des moyens d'action locaux (*O.A.P, Z.A.C, P.U.P, T.A.M, Sursis à statuer & Emplacement réservé*).....p92

2 - Une densification difficile à contrôler au sein du tissu urbain diffus.....p96

a – Naissance et problématique du tissu urbain diffus.....p98

b – Une densification nouvelle déséquilibrant la logique globale.....p102

B – Une difficile prévision des travaux d'aménagement.....p105

1 - Une organisation complexe.....p105

a – Une multitude de parti-prenantes influant sur les projets d'aménagement.....p105

b – Un nombre grandissant de programmes immobiliers limitant les capacités d'aménagement.....p105

2 - Des moyens juridiques et financiers adaptés?.....	p109
a – La T.A.M, un outil juridique contraignant pour les finances de l'action publique locale.....	p109
b – Le P.L.U.I-H toulousain révèle certaines problématiques spécifiques.....	p112
C – Des outils existants pour réguler au mieux l'accessibilité.....	p113
1 – Quelles solutions pour une architecture urbaine non adaptée ?.....	p113
a – Des outils « légers » pour rendre conforme des largeurs de voirie restreintes.....	p113
b – Des outils plus « lourds » pour adapter certains axes à une densification nouvelle.....	p113
2 – Des voiries souvent entravées par le stationnement sauvage.....	p117
a – Stationnements sauvages obstruant la circulation des modes actifs.....	p117
b – Des stationnements illicites entraînant des dégradations, coûtant cher et entravant la mobilité.....	p119
Conclusion.....	p126
Abréviations.....	p131
Lexique.....	p132
Bibliographie.....	p133
Table des Figures.....	p134
Table des Photographies.....	p136
Table des Matières.....	p138

Résumé

Le phénomène de métropolisation, par sa complexité et par le nombre d'emplois qu'elle génère entraîne aujourd'hui un fort accroissement démographique. Les transports doux et actifs restent en retard dans un grand nombre d'agglomérations dont celle de Toulouse, l'ensemble des trajets demeure aujourd'hui essentiellement réalisés en voiture. Cet état de fait entraîne de nombreuses problématiques notamment liées à l'étalement urbain générant pollution de l'air et artificialisation des sols. C'est pourquoi les politiques des collectivités locales tendent, actuellement, à revoir ce principe d'aménagement. Ainsi elles essayent de privilégier conjointement les développements immobiliers sur les zones déjà urbanisées et de prendre des mesures d'incitations vers les modes doux et actifs afin de changer les modes de déplacement. Mais ces politiques d'urbanisme rencontrent de nombreuses difficultés. Tout d'abord le périmètre de certain E.P.C.I comme celui de Toulouse Métropole, ne correspond pas au périmètre de pertinence pour permettre un réel aménagement d'ensemble et une véritable cohérence entre urbanisme et transport. Ces politiques d'urbanisme font par ailleurs face à des difficultés de financement. D'autres difficultés moindres se dessinent également concernant le stationnement sauvage ou le ramassage des ordures ménagères. Si des instruments de contrôle et d'urbanisme existent tel que le P.L.U.I-H ou les O.A.P, ils s'avèrent en réalité souvent pas assez restrictifs pour pouvoir gérer l'urbanisation comme un E.P.C.I le souhaiterait. Ainsi ces zones types (comme celles situées dans un tissu urbain diffus avec des rues souvent étroites) sont souvent propices à une densification inappropriée. Enfin le problème sûrement le plus important est la difficulté de faire changer les mentalités et les habitudes. Beaucoup d'habitants sont attachés à la voiture individuelle et aux schémas urbanistiques qui vont avec et notamment l'habitat pavillonnaire. L'espace public constitue, faut-il le rappeler, avant tout un véritable objet politique qui suppose un minimum d'appropriation par les citoyens. Cette étude présente les différentes façons d'aborder la cohérence urbanisme transport avec quatre points de vue différents. D'abord général et thématique, ensuite à l'échelle de la métropole toulousaine, puis en se focalisant sur la zone puis enfin à l'échelle de quelques programmes immobiliers présentant les difficultés symptomatiques d'une urbanisation et d'une densification exponentielle difficultés communes à toutes les métropoles françaises mais Toulouse en représente l'archétype avec 15 000 nouveaux arrivants chaque année.

**Mot-clés : Urbanisme–Transport en Commun–Ville–Métropole–Densité–Étalement Urbain
Stationnement–Voiture–Programme Immobilier–Toulouse–Métropolisation–Décentralisation Mobilité-
Contrat d'axe**