

CARNET DE VOYAGE À TOULOUSE



INSTITUT D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL
M2 Urbanisme durable et projet de territoire
Promotion Formation Continue 2020-2021

Aix*Marseille
université
Socialement engagée

IUAR
Institut d'Urbanisme et
d'Aménagement Régional
Aix - Marseille



Le groupe en pleine action ! - © Promo FC IUAR 2020-2021

PRÉFACE

En mars 2021, les 14 étudiants du Master 2 en formation continue « Urbanisme durable et projet de territoire » de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional de l'Université d'Aix-Marseille ont effectué leur voyage d'étude à Toulouse. Nous avons découvert, en salle et sur site, avec les professionnels représentant différents métiers de la fabrique de la ville, un certain nombre d'opérations et de projets : politiques de mobilité à l'échelle métropolitaine et projet dans le quartier de la gare de Matabiau, politiques d'habitat dans le centre ancien (PIG Habitat indigne) et au Mirail (ANRU), renouvellement urbain de friches industrielles (ZAC de la Cartoucherie), écoquartier dans le périurbain toulousain (ZAC Las Fonses à Villeneuve-Tolosane), « dialogue métropolitain » pour caractériser et mieux penser les relations entre le cœur de la Métropole et les petites villes environnantes (avec le DGS de Montauban et le directeur de l'agence d'urbanisme). Ce voyage d'étude a plusieurs objectifs pédagogiques : découvrir les différents métiers et institutions impliqués, se familiariser avec la technicité des outils dans les différentes politiques et projets, comprendre les stratégies urbaines et se projeter dans un exercice de prospective territoriale.

De fait, le voyage d'étude a eu lieu dans un contexte bien singulier, marqué par la pandémie de COVID 19, et une crise sanitaire qui pose beaucoup de questions relevant de l'urbanisme et de l'aménagement : économie métropolitaine questionnée avec un secteur de l'aéronautique civil au ralenti, habitabilité métropolitaine réinterrogée autant sur les enjeux de logement que sur les espaces publics, mobilité entravée et télétravail généralisé. Cette désintensification se traduit simultanément par une nette amélioration d'indicateurs environnementaux : baisse de la pollution, amélioration de la qualité de l'air, de celle de l'eau notamment.

Après un demi-siècle de croissance économique, démographique et urbaine ininterrompue, la métropole toulousaine va-t-elle connaître une rupture de trajectoire ? Réfléchir et s'émuler ensemble autour des modèles, politiques et projets d'urbanisme et d'aménagement, telle est l'ambition de cette production collective qu'est le carnet de voyage. En nous appuyant sur les trois scénarios de prospective territoriale produits par le groupe « systèmes métropolitains intégrés », dans le cadre de la démarche Datar « Territoires 2040 »¹, nous nous sommes collectivement essayés à nous projeter dans trois futurs possibles et contrastés pour la Métropole toulousaine.

Masqués, distanciés, dans une ville aux bars, restaurants, lieux culturels fermés, alors même qu'un reconfinement était annoncé par le Chef de l'Etat au cours de notre semaine, le voyage a bien eu lieu. Je souhaitais remercier bien sincèrement toutes celles et ceux qui nous ont donné de leur temps au cours de cette semaine. Je remercie particulièrement Marie Charron et Brigitte Grasset, anciennes étudiantes de ce master 2, aujourd'hui en position de responsabilité sur des projets toulousains, pour leurs solides soutiens à l'organisation de la semaine toulousaine. Je remercie également très chaleureusement Marie-Christine Jaillet, directrice de recherche CNRS au sein de l'Université du Mirail pour son érudition et son sens de la transmission et du partage.

Bonne lecture !

Hélène REIGNER, Professeure à l'IUAR

1. Datar, 2011, « Des systèmes spatiaux en prospective », *Revue d'études et de prospective* n°4, Paris, La Documentation française, p. 39-66

SOMMAIRE

TOULOUSE, TERRITOIRE D'AVENIR6

RENCONTRES ET VISITES9

	Toulouse Métropole : trajectoire et enjeux 10
	Plan de mobilité 14
	Le Grand Matabiau..... 16
	La Cartoucherie : un écoquartier ?..... 18
	Enjeux de la politique publique de l'Habitat 22
	Le Mirail : Laboratoire de la ville nouvelle à la politique de la ville 26
	Quels avenir pour le Grand Saint-Sernin ? 32
	La ZAC Las Fonses-Bois Vieux, l'écoquartier sans label . 36
	Le Dialogue métropolitain 38

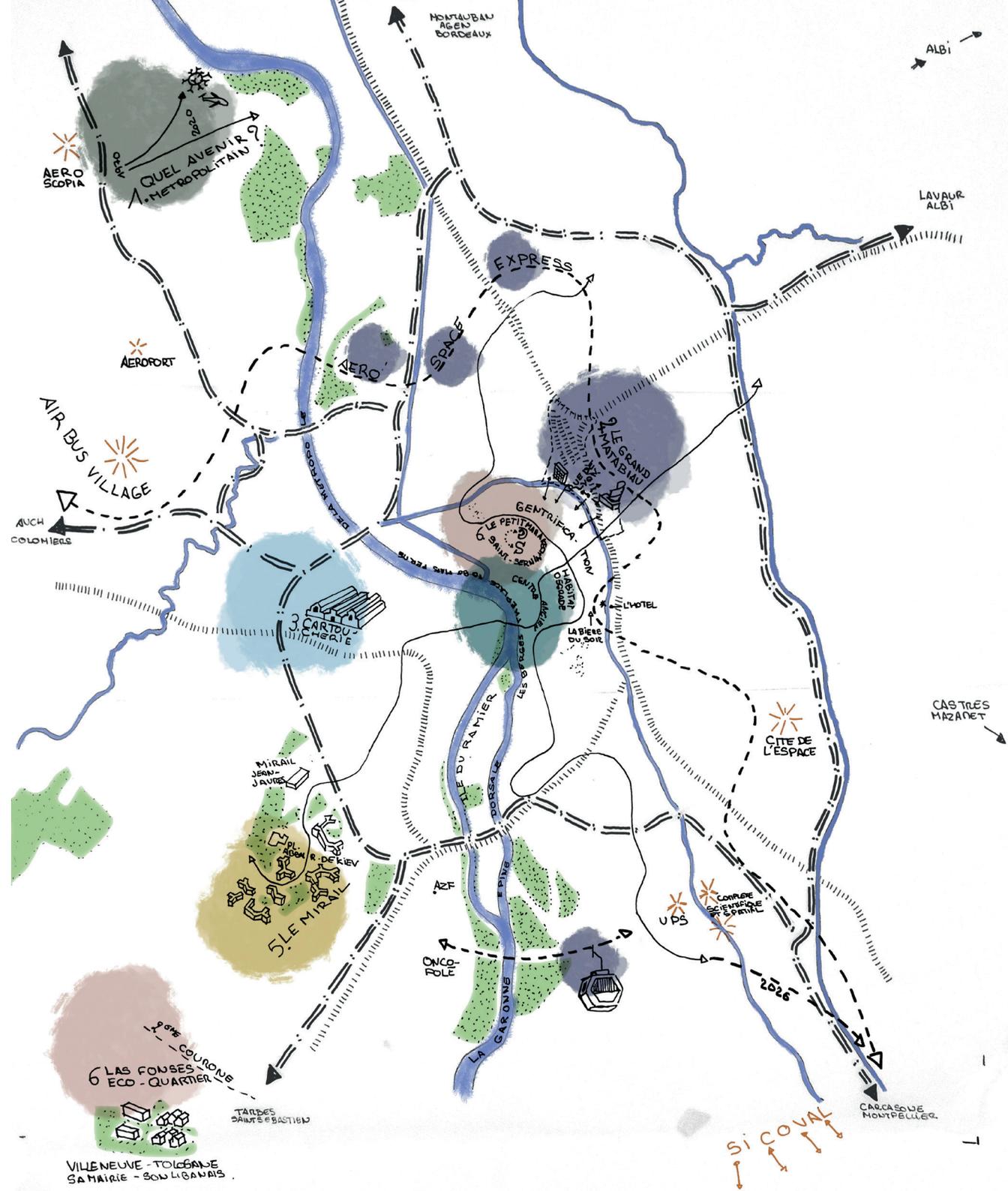
SCÉNARIOS PROSPECTIFS.....43

La Space West South 44

« Rallumons l'étoile » 48

To Loose ... pour redécoller autrement 52

REMERCIEMENTS.....57



Synthèse de la semaine de visite
 - © C. Meurou, 2021

TOULOUSE, TERRITOIRE D'AVENIR

Suite à la crise sanitaire que nous traversons, et afin d'anticiper ses répercussions économiques, notamment sur le secteur aéronautique, la Métropole a décidé, sous l'impulsion de son président, Jean-Luc Moudenc, et en lien avec la région Occitanie, de créer une mission intitulée « Toulouse, territoire d'avenir ».

Pour ce faire, une commission indépendante composée de 16 personnalités de « haut niveau » a été installée en juin 2020. Cette commission a pour mission de proposer une réflexion prospective et collective du monde post-CoVID, en prenant en compte les défis environnementaux, sociaux et sanitaires. Elle a pour objectif de proposer aux acteurs de l'aire urbaine toulousaine des pistes pour orienter les investissements et engager le rebond économique de Toulouse Métropole.

Elle rassemble des spécialistes en biomédecine, en alimentation, des économistes, des chercheurs, mais aussi un chef étoilé, une astronaute, une championne olympique... Cette commission s'est réunie sous le parrainage de Jean Tirole, prix Nobel d'économie, et est présidée par Marion Guillou, spécialiste en sécurité alimentaire. On peut noter qu'au sein de cette commission, les sciences humaines et sociales sont peu représentées. Les sciences de l'ingénierie dominent ainsi que des approches économiques d'inspiration libérale.

Cinq thèmes prioritaires ont été abordés dans ce rapport, paru en septembre 2020, dans des domaines considérés comme prioritaires, en identifiant les forces et faiblesses du territoire.

- l'emploi industriel,
- la formation et l'apprentissage,
- l'innovation,
- l'aménagement,
- la gastronomie, la culture et le tourisme.



Liste des membres de la commission

Présidente : Marion Guillou, spécialiste de la sécurité alimentaire mondiale, présidente de l'Institut agronomique vétérinaire et forestier de France (Agreenium)

Parrain : Jean Tirole, Prix Nobel 2014 d'Économie, président honoraire de l'École d'Économie de Toulouse (TSE)

Pierre-Philippe Combes : Directeur de recherche au CNRS au GATE Lyon-Saint-Etienne et professeur associé au Département d'Économie de Sciences Po Paris

Jacques Delpa : Économiste, directeur du Think Tank ASTERION

Geneviève Fioraso : Ancienne ministre, députée honoraire et présidente de l'Institut de recherche technologique Saint-Exupéry de Toulouse

Gilles Goujon : Chef 3 étoiles au Guide Michelin

Claudie Haigneré : Ancienne ministre et astronaute

Christophe Hemous (rapporteur de la Mission) : Diplômé d'HEC, Normalien et Énarque, inspecteur des finances

Paul-Adrien Hyppolite (rapporteur de la Mission) : Haut fonctionnaire et ingénieur du corps des Mines.

Pierre-Benoît Joly : Directeur de recherche à l'INRAE, président du Centre INRAE Occitanie-Toulouse et délégué régional d'Occitanie.

Perrine Laffont : Championne olympique de ski de bosses en 2018 et double championne du monde de ski de bosses en parallèle

Hervé Le Treut : Professeur à Sorbonne-Université et à l'École Polytechnique et membre de l'Académie des Sciences

Cécile Maisonneuve : Présidente de la Fabrique de la Cité, le groupe de réflexion des innovations urbaines, et membre du conseil d'administration de la Fondation Le Corbusier

Pierre Monsan : Ingénieur diplômé du Département de Génie biochimique et alimentaire de l'INSA de Toulouse.

Victor Richon : (rapporteur de la Mission) Ingénieur diplômé du Corps des Mines, il a notamment été chargé de mission au sein de la cellule de crise Covid-19 de la Direction générale des entreprises

André Syrota : Professeur émérite à l'université Paris-Saclay, conseiller de l'Administrateur général du CEA, il est président de l'Institut Universitaire du Cancer de Toulouse

LISTE DES PROPOSITIONS

Proposition 1 : Accroître le rayonnement scientifique de Toulouse

- ❖ Axe 1 : Confier à une personnalité extérieure de haut niveau la concertation et conception d'un établissement public expérimental d'enseignement supérieur et de recherche autour d'un noyau d'entités volontaires labellisées et sur les thématiques régionales fortes
- ❖ Axe 2 : Réexaminer la stratégie de soutien des collectivités aux projets dans les domaines de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation.

Proposition 2 : Développer une stratégie d'aménagement de Toulouse pour le climat

- ❖ Axe 1 : Agir tant sur l'offre que sur la demande de transport pour limiter la congestion et promouvoir un développement durable de la Métropole
- ❖ Axe 2 : Utiliser les méthodes modernes d'analyse des données pour optimiser les flux et la conception des transports
- ❖ Axe 3 : Repenser les mobilités à l'échelle de l'aire urbaine, et son accessibilité en repensant ses connexions ferroviaires avec territoires environnants et en soutenant activement le projet de la LGV Bordeaux-Toulouse dans le cadre de la nouvelle donne économique post-Covid
- ❖ Axe 4 : Lancer un vaste plan intelligent de rénovation des logements : les collectivités amélioreraient l'information et l'accompagnement des locataires et propriétaires concernés et financeraient la formation des professionnels.

Proposition 3 : Déployer un plan « climat – territoire »

Proposition 4 : Promouvoir une agriculture climatique écoresponsable

- ❖ Axe 1 : Développer la filière des protéines végétales en mobilisant les acteurs de la filière autour d'un projet ambitieux
- ❖ Axe 2 : Promouvoir des pratiques augmentant le stockage de carbone dans les sols ou les plantes comme l'agriculture de conservation des sols et l'agroforesterie

Proposition 5 : Conforter, transformer et diversifier l'activité industrielle toulousaine

- ❖ Axe 1 : Faire de Toulouse la capitale européenne du « New Space » et des applications « climat-espace » grâce à une maîtrise des procédés de fabrication des satellites miniatures et de l'analyse des données satellitaires
- ❖ Axe 2 : Fédérer l'écosystème et attirer à Toulouse les industriels capables de développer les technologies nécessaires à l'émergence des « nouvelles mobilités » (hydrogène, électronique de puissance, intelligence artificielle)
- ❖ Axe 3 : Créer une industrie des biotechnologies de premier plan avec des applications dans l'agriculture, l'alimentaire, la cosmétique et la santé et construire la médecine du futur

Proposition 6 : Simplifier l'accès des entreprises aux aides

Proposition 7 : Faire de Toulouse une terre d'accueil des entreprises et des projets européens

- ❖ Axe 1 : Adopter ensemble une stratégie ambitieuse et offensive de promotion de l'écosystème entrepreneurial toulousain
- ❖ Axe 2 : Établir une stratégie foncière métropolitaine pour faire de Toulouse un territoire d'accueil de nouvelles activités économiques
- ❖ Axe 3 : Ouvrir une compétition urbaine et architecturale internationale autour d'un objectif commun sur une zone choisie
- ❖ Axe 4 : Mettre en place une foncière avec une structure de capital de société à action qui permette de faire émerger des pôles de vie dans un rayon de 50km autour de Toulouse sur le modèle des land grant américains.

Proposition 8 : Créer des campus de formation pour l'industrie

- ❖ Axe 1 : Développer une politique de soutien à la formation tous niveaux et à la reconversion
- ❖ Axe 2 : Encourager le recours au dispositif de prêt de personnels

Proposition 9 : Stimuler l'intégration des jeunes au marché du travail

- ❖ Axe 1 : Mettre en place une stratégie d'orientation des jeunes décrocheurs vers l'emploi
- ❖ Axe 2 : Fluidifier l'appariement entre jeunes rentrant sur le marché du travail et employeurs à travers des solutions dématérialisées (salons numériques, plateforme de rencontres)
- ❖ Axe 3 : Créer un concours « Toulouse, territoire d'avenir » (TTA) – 100 projets d'innovation conçus par 500 jeunes

Proposition 10 : Développer l'attractivité touristique internationale

- ❖ Axe 1 : Développer l'attractivité touristique de la Région en misant sur une image associée au bien-manger et au bien-vivre
- ❖ Axe 2 : Pour promouvoir le tourisme à Toulouse, utiliser la présence de 130000 étudiants à Toulouse, par exemple à l'occasion de cérémonies de remise des diplômes attirant leurs familles.
- ❖ Axe 3 : Mettre en place une stratégie de soutien au tourisme d'affaire

Proposition 11 : Miser sur la nature et la culture occitanes

- ❖ Axe 1 : Élargir et diversifier le centre-ville pour conforter son tissu commerçant et hôtelier à destination des toulousains et des touristes : bien vivre l'Occitanie
- ❖ Axe 2 : Construire, avec un fort geste architectural, un grand musée thématique aux abords de Toulouse afin d'attirer de nouveaux touristes
- ❖ Axe 3 : Inventer un grand festival ou événement iconique de Toulouse afin d'attirer des touristes – internationaux notamment – qui resteront plus longtemps sur place
- ❖ Axe 4 : Positionner Toulouse comme une porte d'entrée pour visiter les richesses naturelles et culturelles de la Région en assurant des dessertes et des *packages* vers les principaux sites touristiques et en créant par ce biais un tourisme en étoile



RENCONTRES ET VISITES



TOULOUSE MÉTROPOLE : TRAJECTOIRE ET ENJEUX

Si notre siècle peut être parfois qualifié de métropolitain, ce n'est pas seulement pour des raisons de démographie. Toujours plus grande, toujours plus peuplée, Toulouse Métropole, qui regroupe 37 communes et compte 783 353 habitants en 2018 occupe un rôle central dans les flux économiques, financiers, productifs et commerciaux. Ceux-ci reposent notamment sur la recherche, l'innovation scientifique et technologique. Epicentre de la crise qui touche de plein fouet le secteur aéronautique, tourmentée par la pandémie de Covid-19, Toulouse a-t-elle dit son dernier mot ? (Figure 1)

« *Pendant que les nations parlent, les villes agissent* », se plaisait à répéter M. Michel Bloomberg du temps où il était maire de New York (2002-2013). Alors qu'en est-il de Toulouse ?

L'attractivité du territoire (Figure 2)

Toulouse est une métropole attractive qui connaît, depuis les années 1970, l'un des plus forts développements économiques et démographiques des villes françaises avec 15 000 nouveaux habitants et 7 000 emplois supplémentaires par an sur l'agglomération. Son dynamisme repose sur une économie portée par l'innovation scientifique et technologique, soutenue par les politiques locales (projet industriel A380 en 2001) ; il engendre un double mouvement de polarisation des activités et d'étalement urbain. Toulouse, du fait de ses réserves foncières agricoles, permet un aménagement du territoire à 360° à travers un phénomène de péri-urbanisation : l'étalement n'a pas de limite et le territoire permet d'accueillir des opérations d'envergure avec un prix de l'immobilier très accessible et une qualité d'équipements et de réseaux. (Figure 3)

Marie-Christine Jaillet, Directrice de recherche au CNRS, LISST, Université Toulouse - Jean Jaurès

Sociologue, diplômée de l'Université Lyon 2, Marie-Christine Jaillet est directrice de recherche au CNRS à l'Université Toulouse Jean Jaurès. Elle a conduit de nombreuses recherches sur la transformation des villes contemporaines. Questionnant les fragilités inhérentes à la Métropolisation, elle s'attache à observer la manière dont la question de la solidarité émerge et est prise en charge dans les politiques urbaines et de l'habitat. Elle a choisi d'habiter dans le quartier du Mirail depuis 2005, au début des émeutes qui ont touché le quartier. Elle préside le CODEV de la Métropole Toulousaine depuis 2013 et prend la présidence scientifique de POPSU Métropole en 2017.



Marie-Christine Jaillet - © Promo FC IUAR 2020-2021



La prospérité de Toulouse réside également dans l'enseignement supérieur et les industries des sciences et de la technologie qui l'entourent. Le territoire abrite trois pôles universitaires, de nombreuses écoles d'ingénieurs soit une concentration de plus de 100 000 étudiants. Il en tire de nombreux avantages comme une population très diplômée et le siège de l'avionneur européen Airbus. Métropole de

la connaissance, Toulouse devrait-elle se poser la question de la mutation post-aéronautique ? (Figure 4)

Des fragilités cachées (Figure 5)

La métropole toulousaine est donc, parmi les grandes villes françaises, l'une des plus dynamiques et attractives : elle connaît un fort taux de croissance démographique et économique. Cependant, derrière cette réussite, se cachent des fragilités socio-urbaines :

- Des divisions socio-spatiales (ou « espaces mosaïques ségrégués »). Toulouse Métropole présente des écarts sociaux très importants et un fort indice de ségrégation, notamment en banlieue. À cette accentuation des polarisations sociales, correspond la figure de la ville à « 3 vitesses » formalisée par Jacques Donzelot ;
- Une gentrification visible s'opère au moment du basculement intergénérationnel avec la mise sur le marché, au décès de leurs occupants, des « maisons toulousaines ». Celles-ci sont rachetées par des fractions sociales plus aisées ou par la promotion privée qui les remplacent par des immeubles de standing. Après avoir touché les quartiers les plus centraux, le phénomène de gentrification se poursuit aujourd'hui dans d'anciens faubourgs ou quartiers populaires (Saint-Cyprien, les Minimes et autour du pôle universitaire et de recherche de Rangueil) (Figure 6) ;

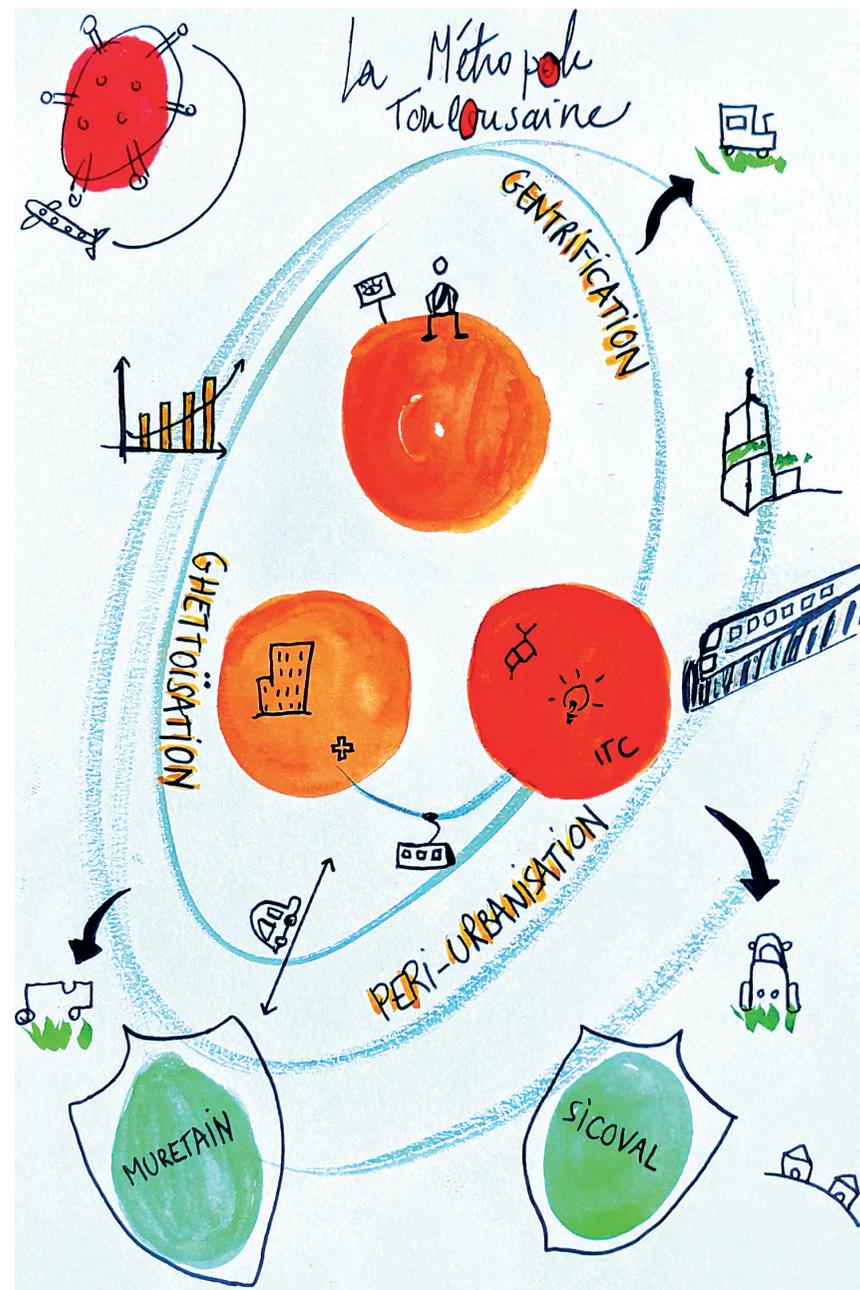


Figure 5 : les fragilités cachées de la métropole toulousaine - © J. Marinho Lavaur, 2021



Figure 1 - © Véro Borev, 2019



Figure 2 - © Promo FC IUAR 2020-2021



Figure 3 - © Véro Borev, 2019



Figure 4 - © Véro Borev, 2019



Figure 6 - © Véro Borev, 2019



Figure 7 : Halle de la Cartoucherie - © Promo FC IUAR 2020-2021

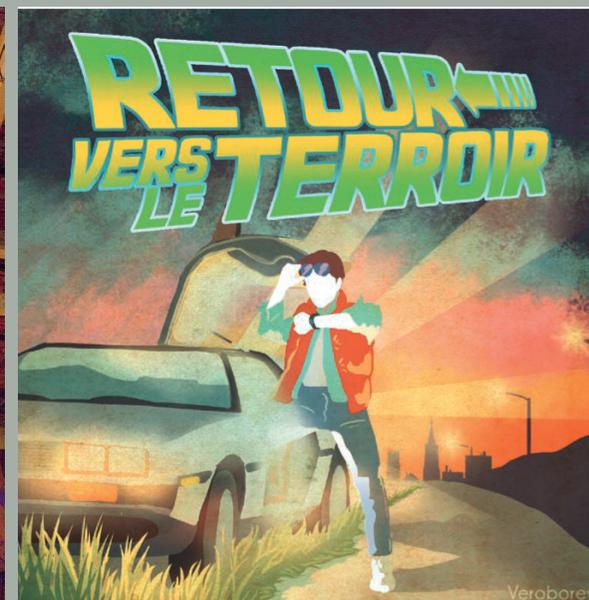


Figure 8 - © Véro Borev, 2019

Les illustrations de Véro Borev sont extraites de « La métropole dans tous ses débats » Tome 2, 2019, Codev Toulouse Métropole



La desserte en transport en commun (métro, tramway) contribue à renforcer ces phénomènes de gentrification et de spécialisation sociale. Elle participe au renchérissement du marché immobilier dans le centre-ville, de moins en moins accessible aux couches moyennes désireuses d'accéder à la propriété.

- Une cohabitation difficile entre des populations aux trajectoires et parcours de vie de plus en plus différenciés. Personnes de passage ou à la recherche d'une installation durable, riches ou pauvres, Ingénieurs Cadres et Techniciens (ITC) ou étudiants, ne partagent ni les mêmes intérêts ni les mêmes attentes. Cette difficile cohabitation est telle que Toulouse, 4ème plus grosse ville étudiante, tente de réguler la présence d'étudiants et de leurs activités festives nocturnes et de maintenir les familles dans le centre-ville ;
- Une ghettoïsation accrue des quartiers du Grand Mirail (Bagatelle, Papus, Faourette, Reynerie, Bellefontaine, Empalot) qui concentrent l'essentiel du parc social bon marché, alors que les zones périurbaines sont composées de maisons individuelles, à la différence d'autres métropoles françaises. Le métro, en reliant ces quartiers au centre-ville, a contribué à leur désenclavement mais la condition socio-économique de leurs habitants n'a pas vraiment connu d'amélioration depuis ces vingt dernières années. En effet, l'explosion de l'usine AZF en 2001 a révélé ces déséquilibres et une absence de coopération interterritoriale (avec le refus de reloger des personnes habitant les quartiers touchés par la catastrophe). Le rééquilibrage du logement social à l'échelle intercommunale est devenu un enjeu majeur.

Quels enjeux pour l'avenir du territoire toulousain ?

Réfléchir à une gouvernance métropolitaine : métropole institutionnelle versus territoire toulousain

Toulouse Métropole ne se singularise pas seulement par sa « jeunesse », elle se distingue également par une dissymétrie entre la taille des communes : la ville de Toulouse représente 62% de la population de la Métropole, alors que seules deux communes, Colomiers et Blagnac, dépassent les 30 000 habitants.

Le grand territoire a opté pour des autorités à plusieurs niveaux qui n'englobent pas sous un même parapluie institutionnel la ville centrale et toutes les communes limitrophes. Les communautés d'agglomération Le Muretain et Sicoval – peuplées notamment par des ITC – s'affirment notamment comme un contrepoids à Toulouse Métropole. Toulouse est vécue comme une autorité unique et prédatrice face à des communes sur la défensive. Les intercommunalités sont parfois en désaccord voire en concurrence à l'échelle de l'économie et du logement. Comment surmonter ce fossé et faire exister une identité métropolitaine quand le département et la région n'espèrent pas une fusion ?

Lutter contre la spécialisation de l'espace et favoriser la cohabitation (Figure 7)

La métropolisation entraîne avec elle son lot de ruptures et de désorganisations. Le défi à relever de l'espace urbain de Toulouse – à travers une politique de la ville de nuit (nomination d'un maire de la nuit) – n'est-il pas de capter toutes les strates de ménages, qu'elles prospèrent et cohabitent loin des inégalités et des ségrégations spatiales ?

Favoriser la mutation de la stratégie économique

Depuis les années 1950, la trajectoire métropolitaine de Toulouse se caractérise par son dynamisme. A l'heure de la pandémie de Covid-19 et de la crise de l'aéronautique, Toulouse saura-t-elle muter, transformer ses usines, conserver ses compétences et savoirs faire, les transposer à d'autres secteurs, changer de stratégie et de modèle économique pour rebondir ? (Figure 8)

Eve De Bonadona & Jessica Marinho Lavaur



PLAN DE MOBILITÉ

Qu'est-ce qu'un plan de mobilité (PDM) ?

Le plan de mobilité (PDM), qui remplace le plan de déplacement urbain (PDU) à partir du 1er janvier 2021, est un document qui organise les maillages des transports, ici dans l'agglomération toulousaine. Il est obligatoire pour les métropoles de plus de 100 000 habitants. Ce plan évolutif doit permettre l'irrigation en transports collectifs et aménagements cyclables des bassins d'emploi et de vie. Le premier PDU a été élaboré en 2001, et révisé en 2012 (approbation de la révision en 2018).

Le PDU de l'agglomération toulousaine doit répondre à un cahier des charges de onze obligations (Figure 1). A cela s'ajoutent des axes d'études qui complètent le PDU :

- des analyses économiques sur le trafic routier et cyclable,
- un état des lieux sur la pollution atmosphérique, au regard d'un taux annuel de mortalité élevé lié à la pollution dans l'agglomération toulousaine,
- un rapport sur l'accessibilité.

Ce document est en rapport avec plusieurs autres pièces administratives d'ampleur intercommunale et/ou nationale. Par exemple, il doit prendre en compte les objectifs des quatre plans climats, les prescriptions des PLUI. Il doit par ailleurs être compatible avec d'autres pièces réglementaires comme le SCOT et le Plan de Protection de l'Atmosphère.

Le PDM de Toulouse Métropole

Le PDM de l'aire toulousaine concerne quatre EPCI : Toulouse Métropole, Sicoval, SITprt, le Grand Muretain. Cela implique 114 communes qui représentent plus d'un million d'habitants.

Christophe Doucet, Directeur Planification et Eco-mobilités, Tisséo Collectivités, Syndicat Mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine.

Il s'occupe à la fois de l'élaboration du PDM, des questions de mobilité dans les documents de planification, et celles de l'écomobilité avec l'accompagnement des établissements privés dans leur démarche de covoiturage, auto-partage, développement du vélo, etc.

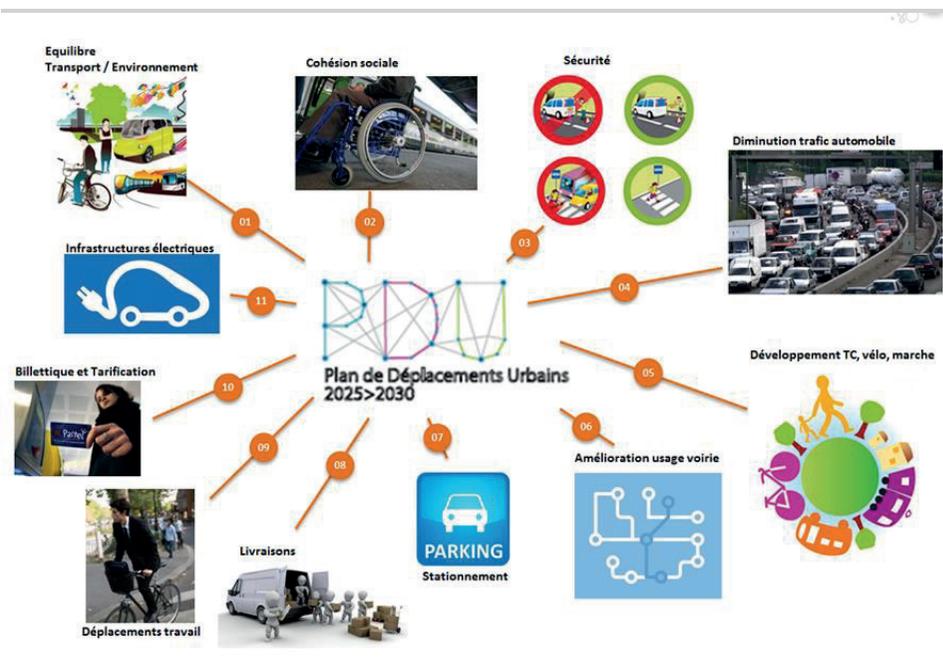


Figure 1: les 11 obligations d'un PDU - © Tisséo Collectivités



Le PDM a une durée de dix ans mais ses actions sont évaluées tous les cinq ans. Si les objectifs ne sont pas atteints, le PDM est révisé.

La réflexion globale du PDM est établie sur trois temporalités : 2020, 2025 et 2030. Elles séquentent les moments de décision de Tisséo Collectivités, autorité organisatrice des mobilités de la grande agglomération toulousaine :

2020	2025	2030
Tisseo acte la planification et les modifications décisives.	Etude des projets pour les mettre en réalisation.	Révision des changements afin d'adapter le réseau aux évolutions spatiales du territoire.
Ex : lancement de la troisième ligne de métro : la TAE.	Ex : la TAE doit être livrée (reportée en 2028) et le maillage du réseau est étudié.	Ex : le maillage des transports en commun sera complété.

Les 3 leviers d'actions

Le diagnostic du PDM a permis de dégager trois enjeux pour le projet urbain : accessibilité, attractivité et mobilité. Ils ont induit trois leviers d'action.

- Le report modal

Le report modal est scindé en deux parties, les transports en commun et les modes actifs, afin de favoriser le report des automobilistes vers des modes de déplacements plus vertueux. La stratégie est focalisée sur les déplacements domicile-travail, concentrés dans le temps et générateurs de congestions. L'objectif du PDM est de capter 50 % des nouveaux déplacements pendulaires prévus d'ici 2030, en misant sur la desserte des pôles d'emploi métropolitains (7 emplois sur 10 devraient être desservis d'ici la fin du PDM).

- La cohésion entre urbanisme et mobilité

Les outils mis en place ont pour objectif de maîtriser l'urbanisation autour des nouveaux axes de transports tels que la ligne de métro, de la stratégie à

l'opérationnel. Par exemple, des « Pactes Urbains » sont réalisés avec les communes afin de limiter la spéculation foncière autour des nouveaux réseaux de transport.

- L'organisation de la politique des réseaux viaires et des stationnements

Des parkings-relais sont organisés à proximité des lignes de métro afin de faciliter le changement de mode en arrivée dans Toulouse. Des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) sont en projet dans l'agglomération. Le centre-ville fera bientôt l'objet de Zone à Faible Emission (ZFE), le covoiturage et l'autopartage sont soutenus.

Les limites du PDM

Le PDM a fait l'objet de nombreux contentieux, il a été annulé en janvier 2021. Le PDM a notamment fait l'objet d'un recours précisant qu'il ne répondait pas aux objectifs environnementaux concernant la diminution des GES (alors que l'arrêt total des TC et des véhicules pendant le premier confinement a démontré que l'objectif de baisse des GES était inatteignable). D'autre part, le budget pour les équipements cyclables n'a pas été jugé suffisant (pourtant réhaussé de 16 millions à 25 millions d'euros pour un budget demandé de 40 millions d'euros).

Un des points de contestation du PDM concernait l'augmentation des GES. Si l'amélioration des motorisations et des carburants des TC est réalisée, il est démontré que l'irrigation en TC dans l'agglomération entraîne une augmentation de l'urbanisation. Cela crée donc une hausse de l'émission des GES engendrée par la consommation de chauffage des ménages, les GES des particuliers, la multiplication des véhicules, etc.

Force est de constater que les secteurs d'habitation de l'agglomération ont été créés en dehors des centres-villes, à cause des bassins d'emploi existants. Rejoindre en transport ces zones urbaines va accentuer les phénomènes d'urbanisation et d'étalement urbain.

Les confinements successifs dus à la COVID-19 ont eu des impacts sur l'économie métropolitaine. Afin d'assurer la réalisation des projets, ceux-ci sont reportés de quelques années. Si la crise se prolonge, vont-ils progressivement être abandonnés ? La crise va-t-elle avoir un impact sur la croissance démographique de l'aire urbaine ?



LE GRAND MATABIAU

Le projet de gare

Le projet du Grand Matabiau est né de la conjonction de plusieurs opportunités : l'arrivée de la LGV en projet, la 3^e ligne de métro, ainsi qu'un tissu urbain dégradé. La métropole a ainsi initié un grand projet de restructuration de la gare en PEM (Pôle d'Echange Multimodal) comprenant une offre de création de logements, en lien avec le centre-ville. Le projet prévoit d'ouvrir la gare sur les quatre directions avec un phasage progressif (Figure 1). Aujourd'hui, le pôle Canal a été réalisé, avec le réaménagement du parvis de la gare pour améliorer la connexion au centre-ville (Figure 2). Un grand espace a été piétonnisé et les circulations automobiles ont été revues. Le pôle Marengo est à l'étude pour l'aménagement de son parvis et d'une halle des transports.

Le projet urbain

La reconquête de l'habitat dégradé

Le cœur du projet urbain était l'arrivée du TGV à Toulouse. Cette ambition a été au centre du projet de requalification du secteur de la gare. Cette requalification permettait d'agrandir le centre-ville, d'intégrer les faubourgs, et de construire un pôle intermodal, même si le projet de TGV n'est pas encore acquis.

Ce projet établi sur 135 hectares comptera environ 3 000 logements, 206 000 m² de bureaux dont 11 000 m² au sein de la tour Occitane, afin de combler les écarts avec le centre-ville.

Ce projet sera aussi l'opportunité de requalifier l'habitat dégradé en proportion importante autour de la gare. Cela consiste à préempter des immeubles insalubres

Olivier Duvernois, Directeur opérationnel, chef du projet du Grand Matabiau, Europolia, SPLA Toulouse Métropole.

Après avoir créé le projet au sein de Toulouse Métropole, il a été muté à la SPL Europolia pour continuer le projet sur les phases opérationnelles.

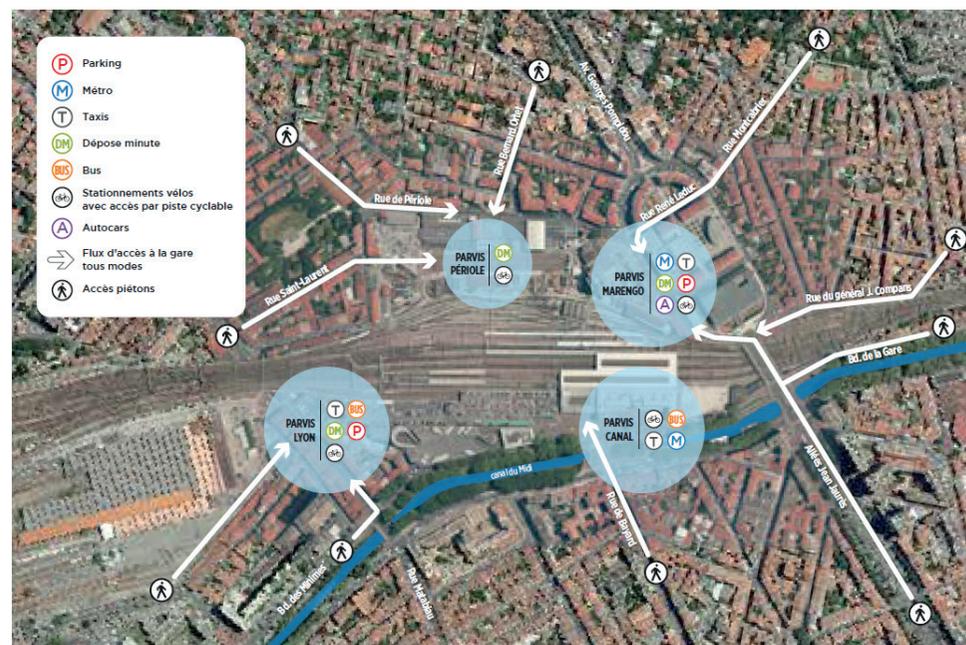


Figure 1: principe du PEM ouvert des 4 côtés - © Tisséo Collectivités



et/ou prisés des « marchands de sommeil » et à intégrer des immeubles en réhabilitation à proximité, dans le projet global. C'est le cas pour l'immeuble dénommé « la gaufrette », copropriété mise en péril en raison de la désolidarisation des balcons.

Les démarches alternatives

Les démarches d'expulsion ou d'expropriation suivies par les démolitions pourraient entraîner des occupations non-souhaitées (Figure 3). Ainsi, la SPL (Société Publique Locale) a prévu dans la temporalité de la reconstruction, des tiers-lieux transitoires localisés dans les interstices.

Questionnements

Les modalités de financement

Depuis 2009, un partenariat entre l'Etat, la Région, la SNCF et Tisséo est mis en place afin de répartir le financement du projet. Ce long processus facilite ensuite les échanges et décisions. De ce fait, l'opération a été financée en « briques élémentaires », c'est-à-dire que chaque ligne du budget a été attribuée à un seul acteur. Par exemple, la région Occitanie finance à 100 % le réaménagement de la gare tandis que Toulouse Métropole finance les aménagements urbains.

Les conséquences dues la crise sanitaire du COVID-19

Ces partenaires s'engagent progressivement, mais vont-ils continuer à soutenir le projet dans le contexte de la crise économique et sanitaire liée au Covid-19 ? Des reports du planning peuvent-ils intervenir dans cette période de crise qui remet en question les déplacements ? En découle cette interrogation : les budgets qui ont été amputés par les déficits liés peuvent-ils remettre en cause les capacités financières des opérateurs ?

Chloé Froger & Mabinty Sylla



Figure 2 : le parvis de la gare Matabiau - © Promo FC IUAR 2020-2021



Figure 3 : la rue de Lyon déserte - © Promo FC IUAR 2020-2021



Figure 4 : projet de la gare Matabiau, maquette Oppidea - © Promo FC IUAR 2020-2021



LA CARTOUCHERIE : UN ÉCOQUARTIER ?

Historique et situation topographique

La ZAC de la Cartoucherie se trouve dans la périphérie sud-ouest de la ville de Toulouse sur une friche industrielle de 33 hectares. Son périmètre se situe entre l'avenue de Grande-Bretagne au nord et l'avenue Raymond Badiou au sud. Elle est desservie par les lignes de tramway T1 et T2, le bus 45 et se situe à proximité du périphérique autoroutier (Figure 1).

C'est un ancien site militaire dont le bâtiment des halles abritait une fabrication de cartouches accueillant près de 15 000 ouvriers (Figure 2).

L'un des premiers projets dans ce secteur a été la réalisation du Zénith situé au sud, en dehors du périmètre de l'écoquartier.

Programme (Figure 3)

Suite à la création de la ZAC en 2006, la SEM OPPIDEA achète le terrain en 2011. L'objectif de l'opération est d'accueillir des logements, des bureaux, des commerces. Mais aussi des activités culturelles, sportives et de loisirs et des équipements publics (une école primaire, une crèche).

La commercialisation des lots fait l'objet d'un appel à candidatures auprès de promoteurs locaux et nationaux, dont la sélection se fait sur la base du respect du cahier des charges environnemental de la ZAC à travers une note d'intention illustrée, une maquette et une grille d'engagements.

L'achat du foncier est proposé à 500 euros/m² avec un coût de construction de 1 300 euros/m² en moyenne et une revente à plus de 4 000 euros/m² en accession libre.

Marie-Charlotte Masson, Responsable d'études, Pôle commercialisation et action foncière, OPPIDEA, SEM d'aménagement Toulouse Métropole.

Un chef de projet est dédié à un quartier spécifique, 4 personnes dont Marie-Charlotte Masson sont en charge de la commercialisation (lancement des concours, choix des promoteurs, etc.) sur l'ensemble des quartiers.

Architecte de formation, les responsabilités de Marie-Charlotte Masson à la SEM OPPIDEA depuis 14 ans l'amènent aujourd'hui à réaliser un travail important de médiation entre les différentes parties prenantes, acteurs et usagers du projet.



Figure 1 : carte des transports de Toulouse et localisation de la ZAC de la Cartoucherie
- © Oppidea



Figure 2 : vue du ciel du secteur de la Cartoucherie - © Oppidea



Figure 3 : plan masse de l'opération de la Cartoucherie - © Oppidea

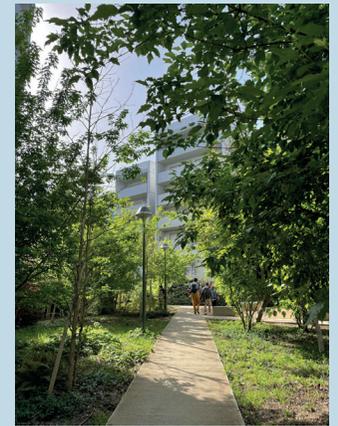


Figure 4 : végétalisation du quartier - © Promo FC IUAR 2020-2021

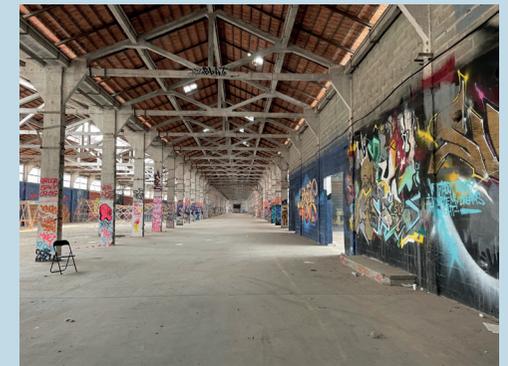


Figure 5 : intérieur et extérieur de la halle - © Promo FC IUAR 2020-2021



Figure 6 : les bâtiments de la ZAC - © Promo FC IUAR 2020-2021



Les spécificités de l'écoquartier La Cartoucherie

Les axes forts de l'écoquartier sont la gestion de l'eau (0 rejet à la parcelle dans l'espace public, présence de noues paysagères, terrasses végétalisées), l'alimentation en chauffage des bâtiments par un réseau de chaleur urbain (Eco-réseau de chaleur 2020, usine d'incinération du Mirail), l'optimisation des stationnements et la mixité sociale à travers la programmation.

Tous les bâtiments doivent répondre à des certifications spécifiques dédiées à leurs usages : Effinature, NFH HQE, label E+C- (niveau E3), Breeam.

Un bâtiment fait l'objet de techniques constructives en bois particulièrement innovantes : projet Wood'art développé par Icade et composé de 76% de bois et de modules de terres cuites.

Le stationnement a été réparti entre les parkings publics en silos, les parkings privés et les parkings vélos. Un seul stationnement voiture est prévu par logement. Le parking silo est mutualisé en demi-place par personne. Limitée en profondeur, la construction ne dépasse pas le premier sous-sol.

En matière de végétalisation, l'intention du plan de masse est de créer des percées végétales vers les Jardins du Barry et de développer la végétalisation en cœur d'îlot. Par ailleurs, une troisième phase est à l'étude afin d'intégrer un nouveau parc et de proposer une passerelle verte plus transversale entre l'écoquartier et les quartiers limitrophes au sud-est. (Figure 4)

La halle (Figure 5)

La halle qui s'étend sur 8 000 m² (40 m x 200 m) est un bâtiment ancien de configuration rectangulaire emblématique de la ZAC et du futur écoquartier. L'objectif est d'ouvrir ce bâtiment à tous les publics dans 2 ans. Ce projet d'aménagement, dont le permis a été validé pour un démarrage des travaux en juin 2021, prévoit des activités diverses liées à la gastronomie, à la culture et au sport :

- tables en partie centrale et cuisines/stands sur les côtés,
- librairie en mezzanine,
- salles de squash et de danse, mur d'escalade.

Des espaces d'accueil pour les enfants, une jungle urbaine ainsi que des espaces de bureaux à louer par des entreprises privées en mezzanine sont également prévus. Une consultation a été lancée pour l'aménagement et la gestion du tiers lieu.

Le financement du réaménagement de la halle est assuré par un groupe d'investisseurs privés, plusieurs banques ainsi que la Caisse des Dépôts.

Depuis plus de 2 ans, des événements de préfiguration ont été organisés dans cette halle (concerts de Joey Starr, exposition de photos MAP Toulouse, événements sportifs) afin de faire connaître les lieux aux toulousains (Figure 5).

Logements, commerces et bureaux (Figure 6)

En matière d'habitat, 3 500 logements sont prévus favorisant la mixité sociale (40% de logements privés, 25% de logements intermédiaires ou en accession sociale à la propriété et 35% de logements sociaux) sous diverses typologies :

- logements familiaux,
- résidence étudiante,
- logements jeunes actifs (150 logements, 1% patronal en meublé tout compris),
- un EHPAD,
- un habitat participatif.

Les commerces actuellement installés sont principalement localisés en façade de l'avenue de Grande-Bretagne et de la rue Thomas Dupuy : biocoop, restauration rapide, auto-école. D'autres commerces sont prévus sur la place de la Charte des Libertés Communales : boulangerie, pharmacie, etc.

8 000 m² dédiés aux activités tertiaires sont localisés en bordure ouest, côté périphérique, dans une zone distincte des habitations.



Remarques & difficultés rencontrées

La forte pression immobilière provoquée par la croissance démographique de la métropole toulousaine conduit les acteurs publics locaux à rattraper le retard cumulé dans l'offre immobilière qui s'exprime à travers la mise en place de programmes de densité élevée telle que la ZAC de la Cartoucherie avec certains vis-à-vis très rapprochés. (Figure 7)

Cette opération a été rendue doublement attractive pour les promoteurs en raison :

- de sa localisation en proche périphérie du centre-ville,
- d'un prix d'achat du foncier particulièrement bas.

La mutation et l'adaptabilité des logements au parcours résidentiel ainsi que le vieillissement des bâtiments posent question.

D'un point de vue opérationnel, les principaux acteurs du projet demeurent des grands groupes nationaux qui participent à l'uniformisation des programmes sur l'ensemble du territoire au détriment d'une offre plus variée et plus locale.

L'écoquartier est peu accroché à la ville et aux quartiers alentours et montre un manque d'homogénéité avec le tissu urbain à proximité. Ce sentiment d'isolement est renforcé par la faiblesse de l'offre de services de proximité au regard du nombre d'habitants, ce qui pousse à l'utilisation de la voiture pour sortir du quartier et faire ses courses. Cet élément semble être en contradiction avec la stratégie de l'écoquartier limitant l'usage de la voiture. Une réflexion à une échelle plus large intégrant des coutures urbaines (éléments de raccordements végétalisés, complémentarité des commerces de proximité avec les quartiers alentours, etc.) pourrait être pertinente (Figure 8).

D'après Marie-Charlotte Masson, les habitants se plaignent des nuisances du chantier, de la gestion compliquée des déchets ainsi que de l'insécurité. La gestion des espaces publics incluant les déchets, est rétrocédée à la ville de Toulouse dont le fonctionnement et les moyens d'intervention diffèrent, ce qui pose des difficultés au quotidien.

L'écoquartier pourrait être perturbé par les nuisances sonores dues à sa localisation sur un couloir aérien.

La question de l'habitabilité de ce quartier est cruciale afin de le « mettre en vie » : quels liens avec la ville ? Quel(s) mode(s) de vie en son sein ? Quelles animations au quotidien ? Quels espaces publics de socialisation ? Etc.

Francesca Sartini & Céline Tixier



Figure 7 : la densité élevée du quartier provoque des contestations - © Promo FC IUAR 2020-2021



Figure 8 : l'avenue de Grande bretagne et la voie du TOEC - © Promo FC IUAR 2020-2021



ENJEUX DE LA POLITIQUE PUBLIQUE DE L'HABITAT

Présentation des intervenants, des acteurs et des outils

Le Programme d'Intérêt Général (PIG) est un programme d'action visant à améliorer des ensembles d'immeubles ou de logements, approuvé par le préfet du département ou le délégataire. Il permet d'apporter un accompagnement et des outils aux propriétaires, occupants ou bailleurs, dans le cadre de la rénovation de leur habitat. Ce programme est co-financé par l'ANAH (Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat) sous l'autorité du ministère de la Cohésion Sociale avec une participation de Toulouse Métropole et d'autres collectivités (Ville, Département, Région...) qui viennent renforcer son financement. Le PIG n'est pas forcément associé à une logique de projet de quartier ou de développement territorial, contrairement à d'autres dispositifs.

En temps normal, c'est au propriétaire de piloter l'ensemble de son projet d'amélioration (énergétique ou accessibilité) et de supporter le coût de l'ingénierie. Cela passe par la venue d'artisans pour établir des devis, l'étude des différents dispositifs fiscaux incitatifs, des aides apportées par différents organismes, et, évidemment par la réalisation des travaux et/ou le suivi du chantier. Ce mode de gestion est intitulé « gestion en diffus ».

Toulouse Métropole a initié deux PIG thématiques à savoir :

- Logements performants : il met l'accent sur l'amélioration de performance énergétique mais également l'accessibilité de l'habitat à des personnes âgées et/ou en situation de handicap.
- Habitat indigne : lutte contre l'indécence ou l'insalubrité des logements, il tend également à protéger certains locataires.

Pauline Lacera Reyes, Chargée de Mission Habitat Privé, Direction Habitat Opérations Foncières, Toulouse Métropole

& Véronique Carré-Michel, Cheffe de projet, bureau d'étude Urbanis.

Le rôle du chef de projet est d'assurer le suivi de l'étude pré-opérationnelle et de la mise en œuvre du PIG sur le territoire.

Ci-dessous, le plan de financement du PIG « Logements Performants » :

- Toulouse Métropole : 2 250 000 euros,
- Anah : 11 128 125 euros,
- Etat : 1 883 200 euros (programme Habiter Mieux).

Par ailleurs, la SACICAP (Société Anonyme Coopérative d'Intérêt Collectif pour l'Accession à la Propriété) de Toulouse Pyrénées peut faire l'avance au bénéficiaire (le propriétaire) des sommes subventionnées afin de limiter l'impact financier du reste à charge.

Ce cofinancement permet de payer l'opérateur en charge de l'animation et de la préfiguration des dossiers de travaux (aide à la complétude du dossier, accompagnement du choix du prestataire et à la validation des travaux...). Il permet aussi d'augmenter le montant de subvention de base défini par l'ANAH dans le cadre du diffus et ainsi crée un effet de levier renforçant la pertinence du dispositif.

Pour réaliser l'ingénierie de suivi de dossier, Toulouse Métropole a missionné via marché public, le cabinet Urbanis, expert dans le logement et la rénovation de l'Habitat dans les quartiers anciens. Ses actions auprès des demandeurs (bailleurs, propriétaires occupants) sont les suivantes :



- visites techniques des appartements et conseils dans les travaux à réaliser,
- vérification des devis au regard des critères définis dans le PIG (gains énergétiques...),
- réalisation d'un plan de financement et programme de travaux avec validation du reste à charge par le propriétaire,
- accompagnement pour montage des dossiers de subvention en lien avec l'ANAH et les cofinanceurs.

Le PIG est un dispositif qui s'étale sur 3, 4 ou 5 ans : à la fin du programme, l'ANAH demande un bilan des objectifs établis, une analyse des forces et faiblesses de l'opération ainsi qu'une nouvelle priorisation des objectifs.

Mise en œuvre du projet amélioration de l'habitat à Toulouse Métropole

Le PIG « Logement Performant » : présentation et critères

Le programme « Logements Performants (pour l'Amélioration de l'Habitat Privé) » a (re)démarré en mai 2020. 4 volets ont été mis en avant :

- Energie et précarité énergétique – programme « Habiter Mieux »
- Travaux pour l'autonomie de la personne dans l'habitat
- Volet social
- Plan de Prévention des Risques Technologiques

Critères de niveaux de financement pour le PIG « Amélioration de l'Habitat »

Comment sont réparties les subventions du programme ? Y a-t-il des critères d'attribution qui ont été définis ?

Un premier critère tient compte de l'immeuble où est situé le logement : ce doit être un immeuble « ancien », de plus de 15 ans. En dehors de ce critère, les subventions sont attribuées selon des conditions de ressources, et selon le statut du propriétaire.

Pour un propriétaire occupant, les subventions seront conditionnées au montant des ressources, en 2 catégories : modestes ou très modestes (critères de l'ANAH). Pour un propriétaire non-occupant, c'est-à-dire bailleur, il sera possible de bénéficier de ces aides en échange d'une mise en location conventionnée post-travaux, en respectant un plafond de loyer : très social (PLAI), social (PLUS), intermédiaire (PLI).

Les subventions d'un PIG à minima celles dévolues par l'ANAH sont fixées au regard des revenus du foyer du bailleur ou du propriétaire occupant. Ainsi, des conditions de ressources sont définies par l'ANAH selon deux catégories : catégories très modestes et modestes. Le fait de bénéficier de ces aides oblige aussi les propriétaires bailleurs à plafonner les montants des loyers sur la base de 3 catégories de logement (PLAI, PLUS et PLI).

D'autre part, les travaux entrepris doivent permettre de réaliser un gain énergétique supérieur ou égal à 25%.

Objectifs de réalisation de la convention

NB : ce tableau ne comporte pas de double compte, à l'exception de la ligne « total des logements PO bénéficiant de l'aide du FART » et « répartition des logements PB par niveaux de loyers conventionnés »

	2018	2019	2020	TOTAL
Logements PO	310	415	470	1195
Dont aide pour lutter contre la précarité énergétique	230	310	350	890
Dont aide pour l'autonomie	80	105	120	305
Logements PB	15	55	70	140
Total PO / PB	325	470	540	1335
Primes Habiter Mieux	245	365	420	1030
Dont PO	230	310	350	890
Dont PB	15	55	70	140

Tableau 1: fiche d'objectif du précédent PIG s'étalant sur la période 2018-2020.



Le PIG « Habitat Indigne et Dégradé » : présentation

Ce PIG a été lancé en mai 2019, pour une durée de 4 ans.

Pour le PIG « Habitat Indigne et Dégradé » (2019-2023), quatre volets d'actions ont été déployés :

- lutte contre l'habitat indigne et dégradé,
- volet énergie et précarité énergétique,
- adaptation des logements au vieillissement et au handicap,
- volet copropriété.

Quatre actions ont été initiées dans le cadre du PIG Habitat Indigne, à savoir :

- repérage des immeubles dégradés,
- cartographie visuelle des immeubles dégradés ou très dégradés dans le centre-ville de Toulouse, les faubourgs et les centres anciens des communes membres,
- établissement d'une communication ciblée envers les propriétaires,
- vigilance sur la vacance : envoi de courriers aux propriétaires non-occupant dont les logements seraient vides.

Objectifs de réalisation du PIG

Les objectifs globaux sont évalués à 268 logements minimum, répartis comme suit :

256 logements occupés par leur propriétaire.

12 logements locatifs appartenant à des bailleurs privés.

3 logements locatifs conventionnés avec ou sans travaux réservés au bénéficiaire d'Action Logement Services, adaptés à sa demande en faveur des entreprises cotisantes.

NB : ce tableau ne comporte pas de double compte, à l'exception de la ligne « HM » qui correspond au total des logements PO, PB bénéficiant de la prime Habiter Mieux .

	Mai à déc 2019	2020	2021	2022	Janv à avril 2023	TOTAL
Aides aux PO	38	62	67	67	22	256
PO « LHI »	2	3	3	3	1	12
PO « AUTONOMIE »	10	15	17	17	6	65
PO « ENERGIE »	26	44	47	47	15	179
PB	2	3	3	3	1	12
HM	29	49	52	52	16	198

Tableau 2 : Objectifs quantitatifs de réhabilitation

Par ailleurs, des actions de communication ponctuelles sont réalisées afin de faire connaître le dispositif du PIG (communication/flyers, accompagnement des propriétaires occupants ou bailleurs sur la mobilisation des subventions).

Un comité de pilotage regroupant tous les principaux acteurs locaux (service hygiène Ville Toulouse, Urbanisme, ARS, Départements, CCAS, acteurs sociaux...) a permis de réaliser les actions suivantes :

- une cartographie des immeubles classés de 1 à 4 (4 étant très dégradé),
- un suivi des Déclarations d'Intention d'Aliéner (DIA) afin de pouvoir préempter certains logements et devenir acteurs dans des copropriétés sous surveillance,
- des études flash sur des bâtiments signalés pouvant entraîner des actions d'urgence (financement, mise en sécurité...),
- le COPIL LHI (Lutte contre l'Habitat Indigne) peut agir de manière coercitive en réalisant des arrêtés de péril avec la commune concernée.

Actuellement, l'équipe du COPIL suit 55 immeubles et a contacté 30 propriétaires.

Visite des 3 bâtiments dégradés

Nous avons réalisé une visite sur site présentant trois difficultés spécifiques.

Première visite

Un bâtiment fortement dégradé présentant des fragilités de structures avec un syndic peu réactif.

Des actions de suivi sont réalisées concernant un propriétaire bailleur aux caractéristiques de marchand de sommeil.

Deuxième visite

Un bâtiment situé sur un abord immédiat de la place du capitole, ne présentant pas de difficultés de structure mais fermé depuis de nombreuses années.

La ville souhaite le préempter mais n'arrive pas à réaliser l'opération au regard du droit car le propriétaire réalise des Déclarations préalables (DP) tous les deux ans bloquant ainsi toute procédure.



Troisième visite

Un bâtiment situé en proximité nord de la cathédrale Saint Sernin. Ce bâtiment ne présente pas de risques évidents depuis la rue. Pourtant, la façade arrière, la toiture et les planchers sont fortement dégradés.

Un commerce situé en rez-de-chaussée refuse de quitter le bâtiment.

Conclusion

En conclusion, les outils juridiques mis à disposition pour lutter contre l'habitat indigne semblent insuffisants : les équipes sont souvent confrontées à des problématiques d'occupation des lieux en milieu à risque, et c'est à ce sujet que l'on s'aperçoit des limites que peuvent rencontrer les équipes chargées des PIG.

Certaines personnes (propriétaires occupants ou locataires) peuvent être amenées à refuser d'ouvrir la porte de leur logement, ou même d'en partir (comme le commerce en rez-de-chaussée du 3ème immeuble) : que ce soit des personnes (âgées) très attachées à leur logement, aussi précaire soit-il, ou bien des ménages impactés par la crise sanitaire et économique, qui ne peuvent se résoudre à abandonner leur fonds de commerce (et principale source de revenus)...

A contrario, certains propriétaires, le plus souvent bailleurs, n'hésitent pas à bloquer les démarches entreprises en utilisant les moyens légaux et juridiques à leur disposition. Ou bien, à l'occasion d'indivision, il devient tout de suite plus compliqué de convaincre plusieurs propriétaires d'un même ensemble immobilier à signer une convention, sur fond de querelle familiale...

Si la loi ELAN a amélioré les dispositifs actuels, il semblerait que le législateur souhaite renforcer davantage le pouvoir d'expropriation des Maires en vue de favoriser l'occupation de logements inoccupés.



Figure 1 : la 1^{ère} visite de bâtiments dégradés - © Promo FC IUAR 2020-2021



Figure 3 : la 2^{ème} visite de bâtiments dégradés - © Promo FC IUAR 2020-2021



Figure 4 : la 3^{ème} visite de bâtiments dégradés - © Promo FC IUAR 2020-2021

Olivier Gras & Nicolas Salvagno



LE MIRAIL : LABORATOIRE DE LA VILLE NOUVELLE À LA POLITIQUE DE LA VILLE

Au début des années 1960, Toulouse est une ville d'environ 300 000 habitants. Soumise à un fort taux de croissance démographique, elle connaît un déficit de logements comme la plupart des agglomérations françaises.

Le projet du Mirail a marqué l'histoire territoriale de Toulouse : porté par le Maire M. Louis Bazerque, il a été conçu comme une « Ville Neuve » de 100 000 habitants de l'autre côté de la Garonne, au Sud-Ouest de Toulouse. Planifié sur 30 ans pour répondre à cet afflux de population, il ne s'est jamais réalisé dans sa totalité. Surdimensionné, il supposait que l'urbanisme de la ville ancienne s'arrête. Le Maire de Colomiers lance un projet d'urbanisation plus modeste et plus réaliste qui concurrencera la ville nouvelle du Mirail. Ce projet « phare » avait pour objectif d'offrir un logement pour tous.

Le lieu

L'origine du nom du quartier remonte au XVI^{ème} siècle. A cette époque, ce secteur est occupé de propriétés de villégiatures et agricoles, traversées par un aqueduc romain alimenté par de nombreuses sources. Guillaume de Cosmans, tient dans le centre-ville de Toulouse une hôtellerie à l'enseigne du Miroir, communément appelé en occitan « lo Mirailh ». Lorsqu'il rachète une de ces grandes propriétés en 1501, il décide d'y donner tout simplement ce surnom.

Malgré les expropriations initiées en 1961, de nombreuses demeures sont conservées comme le Château de la Reynerie construit par Guillaume du Barry, époux de la favorite de Louis XV qui n'y est jamais venue. Le jardin et la bâtisse appartiennent à la ville depuis 2008. Ils sont devenus un lieu de détente, de promenade et d'activités sur le lac. Ce bassin artificiel a été creusé pour extraire les graviers nécessaires à la fabrication du béton. Il est irrigué naturellement par les nappes phréatiques. Des manifestations culturelles portées par l'association Gargouille, comme le Festival des Idées Lumineuses, s'organisaient régulièrement autour du Lac.

Marie-Christine Jaillet, Directrice de recherche au CNRS, LISST, Université Toulouse - Jean Jaurès. Auteure de :

Marie-Christine Jaillet, Mohamed Zendjebil. *Le Mirail : un projet de « quasi » ville nouvelle au destin de grand ensemble. Histoire urbaine, Société française d'histoire urbaine (SFHU), 2006, p. 85-98. (halshs-00135115)*

Jaillet, M.-C., Perrin, E. et al. (2008). *Diversité sociale, ségrégation urbaine, mixité. Paris : Plan Urbanisme Construction Architecture, 2008*

La genèse du projet

Un concours d'architecture est lancé en mars 1961 : il est gagné par un architecte de renom, disciple de Le Corbusier, Georges Candilis entouré d'une équipe d'architectes Josic et Woods et d'ingénieurs. Retenu car très novateur, le projet reprend les principes de l'urbanisme de dalles, que l'on retrouve dans la réalisation d'autres grands ensembles (Figure 1).

L'histoire

Le projet est concrétisé lors du Conseil Municipal du 26 septembre 1960, avec création de la ZUP du Mirail sur une surface de 800 hectares. Entre 1962 à 1972, une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est approuvée et prorogée à de nombreuses reprises pour assurer la continuité de l'opération.

En octobre 1964, le quartier de Bellefontaine est commencé puis se succèdent les quartiers de la Reynerie et Mirail Université. En 1967 les projets de voirie sont validés avec un retard important. Au début de 1970, la première tranche n'est pas achevée, la deuxième n'est pas commencée



En 1971, le changement de municipalité remet en question le projet. Le nouveau maire, Monsieur Pierre Baudis rompt avec le concept de Candilis. Sans abandonner le projet du Mirail, il favorise l'intervention de la promotion privée. Le programme est remodelé pour des questions économiques mais aussi par l'incompréhension de ce projet de grande ampleur. Les habitations HLM sont repoussées en périphérie et Candilis se retire du projet la même année.

A partir de 1968, le troisième quartier devient universitaire suite au changement des politiques publiques passant de 8 000 à 30 000 étudiants : l'université est rénovée et reconstruite par phases successives en opération tiroir (programme PPB).

A partir de 1972, les classes moyennes quittent le Mirail, attirées par l'accession à la propriété en maison individuelle. Le quartier se paupérise y compris dans le secteur privé. L'opération se poursuit par la mise en place de nombreuses ZAC accueillant des logements individuels, des activités, des entreprises, etc. L'urbanisation du dernier quartier se termine par la construction de pavillons. Le quartier du Mirail accueille finalement la moitié de la population initialement prévue.

Dès 1980 les commerces périclitent, les problèmes de vandalisme et d'insécurité augmentent et les populations se sentent exclues. Certains commerces sont déplacés à proximité du métro et des grands axes, les allées du centre se vident.

La première ligne de métro en 1993 permet de connecter les quartiers périphériques au centre-ville de Toulouse. Ce qui entrainera une vague de contestation « des toulousains » qui craignent l'arrivée des habitants du Mirail en centre-ville. Les étudiants ne logent plus au Mirail, attirés par le centre devenu facilement accessible.

Le concept architectural de dalle est remis en cause et tous les dispositifs nationaux sont mis en œuvre pour revaloriser ce quartier dès les années 1980. En 2015, le schéma directeur lancera le renouvellement du Grand Mirail.

Divers événements marqueront l'histoire récente du quartier. En 2001, les quartiers Sud de la Reynerie et Bellefontaine sont touchés par l'explosion de l'usine AZF. En 2005, suite à la mort du jeune homme Abib Ould Mohamed, les émeutes se multiplient et de grandes marches qui mettent en évidence les difficultés rencontrées par les habitants (fort taux de chômage, manque d'intégration des populations immigrées, déscolarisation, trafics ...)

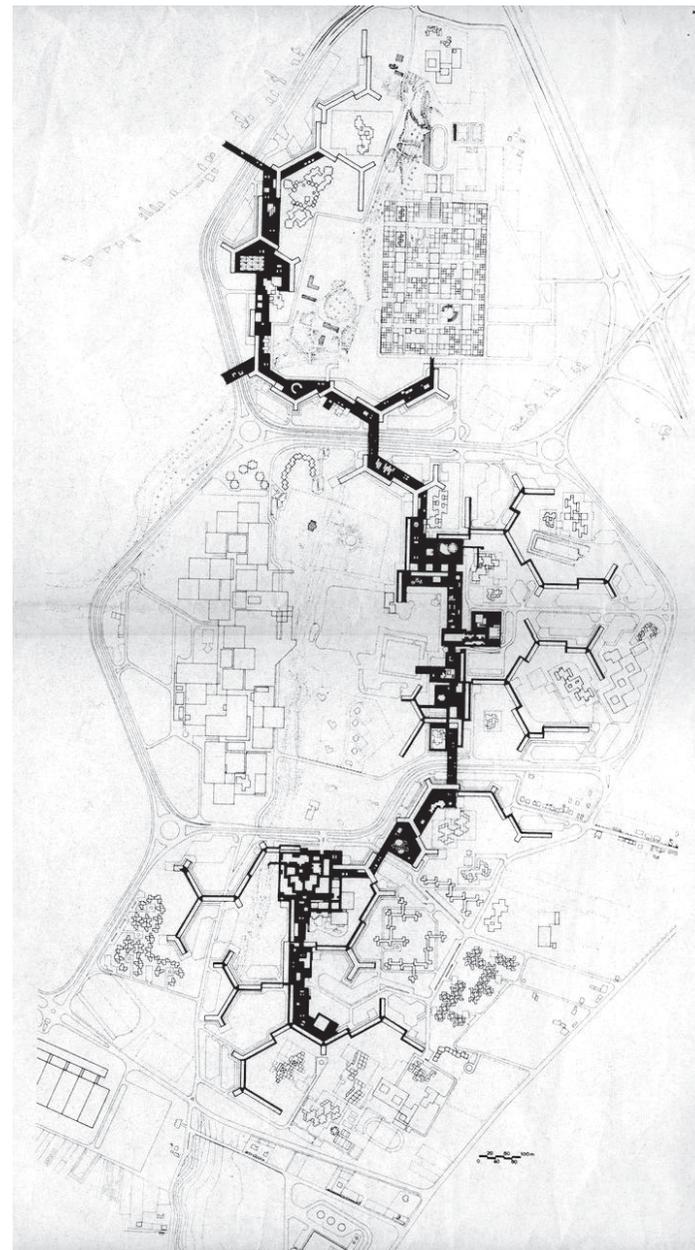


Figure 1: plan du Mirail et des dalles initiales
Stéphane Gruet, Rémi Papillault, *Le Mirail : mémoire d'une ville : histoire vécue du Mirail de sa conception à nos jours*, (Toulouse, France : ed. Poiésis - Aera, DL, 2008)



Le Concept

Initialement, chaque quartier contenait des logements, des écoles et un centre communautaire et commercial, reliés par des chemins destinés aux piétons ou aux véhicules. Seul le quartier Bellefontaine respecte les principes architecturaux définis par Candilis (Figures 3 et 4).

Le plan était organisé sur la logique d'une fractale : des morceaux ultérieurs du bloc urbain répétés de la grande à la petite échelle, disposant les espaces, les bâtiments, les couloirs et les appartements dans un système de ramification d'éléments. Autour d'une dalle, des bâtiments de grande hauteur se développent en tripode. Les plus hauts au centre, les plus bas se développant en périphérie.

Le principe de base consiste à séparer le piéton de la voiture. La voiture circulant au niveau du terrain permet au piéton de se déplacer sur les dalles supérieures. Celles-ci liaisonnent entre eux les bâtiments, les commerces et les lieux d'activités en maintenant un environnement piéton plus agréable et plus sûr. Les tours ont été conçues avec une coursive au 1er et 5ème étage, permettant de faciliter la circulation verticale depuis les dalles (Figure 2).

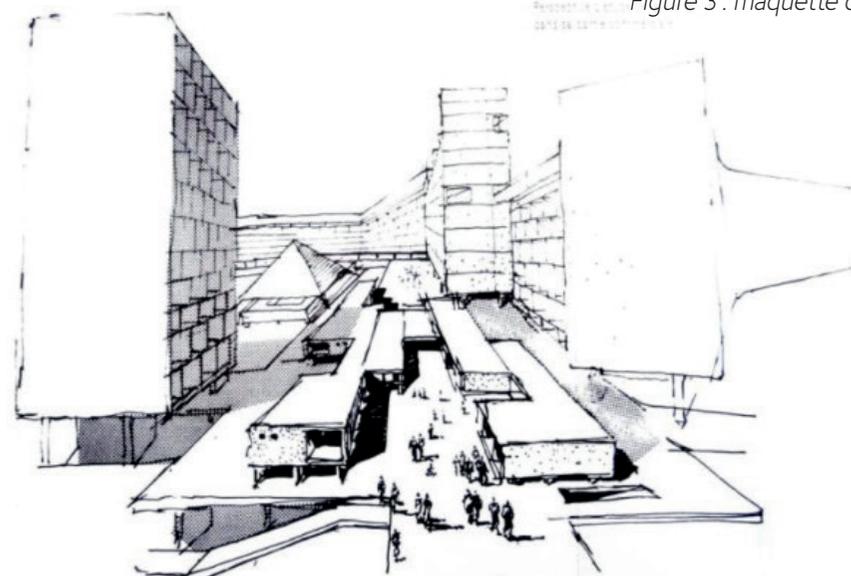
Quel que soit le statut des habitants, les immeubles ne se différencient pas : la qualité des logements est soulignée par des appartements traversant de grande surface avec loggia et balcons, par des escaliers, ascenseurs et parties communes spacieux.



Figure 2 : photo et plan d'une coursive résidence du Lac - © Promo FC IUAR 2020-2021



Figure 3 : maquette du Site



croquis d'architecte

Figure 4 : croquis d'architecte

Pour les 2 figures, source : Stéphane Gruet, Rémi Papillault, Le Mirail : mémoire d'une ville : histoire vécue du Mirail de sa conception à nos jours, 2008



Des stratégies de reconquête

Dès 1980, les opérations de requalification du Mirail se succèdent dans l'objectif de reconquête sociale du quartier. Le Mirail sera un laboratoire pour la structuration des instances de la politique de la ville et de leurs programmes. L'intercommunalité n'existe pas encore et une structure spécifique sera créée. En 1980, Le Mirail et la Reynerie seront le sujet du programme Développement Social des Quartiers. La requalification du Mirail subira les alternances et le manque de continuité des politiques urbaines.

Les démolitions seront nombreuses et sont entamées alors que le quartier n'est pas achevé. Le projet de renouvellement du Grand Mirail lancé en 2015 pour désenclaver le quartier poursuivra ces destructions (la barre Goya et le collègue Bellefontaine), pour répondre à l'enjeu d'une meilleure visibilité des espaces publics. Les démolitions se poursuivent encore portant à environ 3 000 logements détruits. Toutefois, les logements existants sont de grande qualité et l'agglomération n'a pas les moyens d'une reconstruction à un niveau équivalent. Ce point, ne permettant pas d'argumenter les démolitions, sera sujet de nombreux débats. Les démolitions successives qui devaient permettre d'ouvrir le quartier en créant de nouvelles voies, ne feront que rompre les continuités existantes.

Deux stratégies de reconquêtes sont mises en œuvre, pour reconstruire « une centralité villageoise » :

- Par la périphérie : il s'agit d'investir les terrains en frange, pour construire de l'habitat pavillonnaire. Ce principe ne permet pas la mixité sociale ;
- Par le centre, avec la construction de nouveaux immeubles le long des Allées A. Maginot par des promoteurs privés avec un engagement de reprise par les bailleurs. Ces tentatives de diversification sont des échecs mettant en péril les opérations futures.

Les produits proposés (petits collectifs) ne correspondent pas aux attentes (maison avec jardin) et les prix proposés (neuf au double de l'existant), ne correspondent pas au marché. Des opérations privées portées par des habitants qui acquièrent des terrains pour y construire des maisons sont, elles, des succès.

Renforcer l'appropriation des espaces publics

La morphologie du quartier rend difficile sa mutation et l'appropriation des espaces extérieurs. Des rénovations ont permis la définition des espaces par la création d'un city stade, d'aire de jeux et barbecue très appréciés. A proximité du Grand Mirail, le parc de la Reynerie est un atout. Des liens urbains, paysagés, sociaux ou culturels pourraient être tissés avec le quartier.

Les tentatives de reconquête des espaces publics se sont concentrées sur la rue de Kiev et la Place André Abbal. Le projet initial prévoyait la construction d'un équipement attractif, la Maison de l'image, abandonné par M. Moudenc. Aujourd'hui, la place est toujours en attente et se résume à une étendue d'enrobé qu'un timide projet d'urbanisme transitoire tente d'animer.

Démolition des dalles et rupture des continuités

Suite aux démolitions successives, il n'existe plus de tripode complet. Les démolitions des dalles et des coursives ont été centrales dans les stratégies de reconquête et préjudiciables pour la vie du quartier. Elles découlent de la volonté de ramener la vie au sol et la création de noyau villageois. Malgré l'intention de reconquête par ces démolitions, il ne reste plus que des résidus de dalles, des « dalles mortes » (Figure 6). Les dalles interrompues perdent leurs usages d'espaces publics, de rencontre, de liaison. Des voies de circulations ouvertes à l'automobile rompent les continuités précédemment imaginées. Les dessous de dalles conservées sont fermés et transformés en garage, permettant de mettre en sécurité les voitures.

Trois bailleurs se partagent les résidences du Grand Mirail ponctuées de copropriété. Les opérations de résidentialisations, plus ou moins fermées, pour créer des îlots résidentiels différenciés, et la fermeture des coursives ont entraîné des coupures dans le quartier.

Les continuités piétonnes ont été rompues alors que les dalles et coursives étaient de lieux de rencontre, de convivialité et de jeux. Les liens reliant les différents secteurs entre eux ont été coupés malgré la maladroite tentative artistique d'un lien reliant l'université à la Basso Cambo au travers des quartiers.



Aller au-delà de la stigmatisation sociale

Une mosaïque sociale

Le quartier du Grand Mirail est situé en périphérie de l'agglomération toulousaine où les écarts sociaux et le taux de ségrégation sont plus importants qu'ailleurs. L'essentiel du parc social est concentré au sud-ouest de Toulouse.

Dès les années 70, en parallèle de la construction des immeubles, on assiste à une déclassification avec le départ des classes moyennes. Malgré ses qualités architecturales, le Mirail connaîtra une chute et une stigmatisation rapide. Le processus de gentrification qui s'étend aux sud-ouest de la ville et autour du pôle universitaire, n'atteignent pas le Mirail, où on déplore le peu de mixité. Ce projet de ville nouvelle connaîtra un destin de grand ensemble.

Cette étiquette ne quittera jamais le quartier. Lors de la catastrophe de 2001, alors que l'explosion de l'usine AZF détruit une partie du quartier et que la solidarité territoriale semble de rigueur, certaines communes refuseront d'accueillir les habitants du Mirail, mettant au grand jour le peu de soutien que les agglomérations avoisinantes apportent à Toulouse.

Stigmatisation et évitement

Les affrontements de 2005 rue de Kiev et l'affaire Mohamed Merah (qui n'habite pas au Mirail) marqueront l'image du quartier. Malgré les tentatives d'amélioration (démolition, rénovation, plantations, équipements, ...) les problèmes de fond persistent. Les tentatives institutionnelles sont maladroites avec, par exemple, la démolition du 9bis, où habitait le jeune homme tué et dont une association portait le nom. Malgré la qualité des logements, des espaces publics et des équipements, la classe moyenne ne reviendra pas.

Autre stigmaté, en 2003, Nicolas Sarkozy, déclare à propos du commissariat de Belle Fontaine : « *la police n'est pas là pour organiser des tournois sportifs, mais pour arrêter des délinquants, vous n'êtes pas des travailleurs sociaux* », mettant fin à la police de proximité au profit d'une police d'intervention.

Le tissu associatif et social reste fort. Le travail avec les associations a permis la création de cheminements sécurisés éclairés la nuit et les femmes tentent de se réapproprier les espaces publics. Avec l'évolution générationnelle et la perte des espaces de convivialité, les systèmes de co-surveillance des anciens sur les plus jeunes se perd et le tissu social s'effrite. Depuis 2005, on déplore l'augmentation du contrôle social, notamment sur les femmes. Le port du voile se généralise principalement comme gage de tranquillité sociale. Malgré les problèmes d'insécurité et de violence, les espaces publics sont fréquentés. Les équipements sportifs et les barbecues répartis dans le parc sont très plébiscités et permettent une vie de quartier.

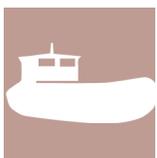
De ces stigmates découlent des effets de ségrégation et d'évitement des équipements scolaires. Il existait trois collèges dans le Grand Mirail. Aujourd'hui des fermetures sont envisagées avec la reconstruction d'un établissement hors du quartier pour permettre plus de mixité. Les habitants qui le peuvent inscrivent leurs enfants dans des établissements privés, rendant captifs les jeunes qui restent. Les résultats des expérimentations sur la mixité scolaire sont mitigés. Dans les établissements d'accueil, les collégiens du Mirail restent stigmatisés. En 2008, le changement de nom de l'université sera vécu comme une injure pour les habitants du Mirail. Ne sont-ils plus dignes que l'université porte le nom de leur quartier ?

Des opportunités à activer

La proximité de l'université pourrait-être une opportunité pour le quartier, mais ces deux mondes s'ignorent et les rapports restent conflictuels entre étudiants, universitaires et habitants. La dalle située à la sortie du métro permettant d'accéder au quartier est à la fois un espace tampon et un verrou. De jour il est fréquenté par les étudiants, le soir par les habitants. Les deux mondes ne se mélangent pas, malgré la tentative concluante d'aménagement de logements étudiants chez les bailleurs.

Recréer du lien, c'est l'enjeu du festival Racine qui se tenait annuellement dans le Parc de la Reynerie. Cet évènement d'ampleur métropolitaine permettait de mélanger les populations et de se retrouver sans distinction le temps d'un concert. Recréer un évènement culturel attractif pourrait-il être une des clefs pour dépasser les barrières socio-spatiales pour plus de vivre ensemble ?

Catherine Marti-Taffin & Cécile Meurou



QUELS AVENIRS POUR LE GRAND SAINT-SERNIN ?

Le quartier Grand Saint Sernin a fait l'objet d'une étude stratégique pour définir un projet de réhabilitation urbaine. Celui-ci vise à en faire émerger le plein potentiel lié à sa centralité.

Ce projet est porté par Oppidea (SEM aménagement Toulouse métropole) et piloté par Sandrine Bertrand.

Pourquoi étudier le Grand Saint Sernin ?

Grand Saint Sernin est un quartier du centre de Toulouse, à l'intérieur de la première ceinture de boulevard, qui comme son nom l'indique est centré sur la basilique Saint Sernin (Figure 1). Il s'étend de la place Arnaud Bernard au nord à la place du Capitole au sud. Le quartier est coupé en deux selon un axe nord/sud par les rues Jeanne d'Arc et Valade.

Cette ligne démarque deux sous-quartiers aux profils différents : au sud, le quartier du Capitole caractérisé par ses rues commerçantes, fréquentées et bordées de beaux immeubles, zone qui fonctionne bien ; au nord, le quartier Arnaud Bernard constitué d'immeubles plus petits, moins bien entretenus et de commerces qui périclitent. La place Arnaud Bernard est à la fois le centre de cette partie du quartier mais aussi le point clivant qui doit le plus bénéficier de ces réaménagements. Elle est occupée par la sortie du parking sous-terrain et est un point de deal important et connu du centre-ville de Toulouse.

Le choix de ce périmètre élargi est délibéré afin d'analyser le dynamisme du sud du quartier (Figures 2 à 4) pour que cela puisse être dupliqué et se diffuser vers la partie nord. L'étude porte sur des thématiques variées (habitat, commerce, espaces publics, tourisme) afin de proposer une action globale et pas seulement

Sandrine Bertrand, Responsable d'opérations, OPPIDEA.

Elle travaille chez GIE OPPIDEA EUROPOLIA depuis 2017 et pilote le projet Grand Saint Sernin, ainsi que les ZAC Las Fonsès (sur la commune de Villeneuve Tolosane) et Saint Martin du Touch (quartier au nord-ouest de Toulouse).



Figure 1: vue aérienne du quartier Saint-Sernin - © Géoportail



une opération esthétique sur le bâti visible depuis le domaine public. De plus cette étude pourrait servir de modèle afin de traiter d'autres quartiers centraux de Toulouse aux problèmes similaires.

Une étude multi-partenaire et à l'écoute de la population

La coordination générale de l'équipe de l'étude stratégique est assurée par Oppidea et le cabinet d'architecture / urbanisme Busquets. Divers acteurs ont travaillé sur le projet du Grand Saint Sernin : des urbanistes, des architectes, la SEM, des bureaux d'étude, etc. Chacun apportant des compétences en termes de fonctionnement urbain, de patrimoine, d'habitat, de développement économique, d'animation et ce pour élaborer un projet sur mesure pour le Grand Saint Sernin.

L'étude a débuté en 2017 et s'est étalée sur plus de deux ans. Elle comprend trois phases : une phase de diagnostic, une phase stratégie et une troisième phase opérationnelle. Pendant toute la durée, ils ont essayé de faire participer la population au travers de concertation : ateliers avec la population, réunions de concertation, travail avec les associations d'habitants, afin que le quartier garde son âme à laquelle les toulousains sont attachés et d'éviter sa gentrification.

Un quartier aux dynamiques contrastées mais déclinant

Du point de vue de l'urbanisme, le diagnostic insiste sur l'image négative de la place Arnaud Bernard (Figures 5 et 6) qui est pourtant la porte d'entrée nord du quartier. Il relève également que le quartier souffre d'un relatif enclavement et d'une faible perméabilité / accessibilité car il est très minéral, contourné par les grands axes et éloigné de la station de métro. Le quartier est situé dans le centre-ville de Toulouse mais ne tire pas profit de sa situation.

En terme d'habitat, la population du quartier du Grand Saint Sernin est relativement jeune. Il est composé de petits logements (60% de T1/T2) et connaît de nombreuses situations de mal-logement avec des valeurs locatives élevées par rapport à la qualité des logements. Cela laisse entrevoir des pratiques abusives de la part de



Figures 2 à 4 : réhabilitation de la place St-Sernin - © Promo FC IUAR 2020-2021



Figures 5 et 6 : la place Arnaud Bernard, vue vers le nord et vers le sud - © Promo FC IUAR 2020-2021



certaines propriétaires. Beaucoup plus qu'une question matérielle, le mal-logement touche propriétaires et locataires.

Sur le volet commercial il apparaît qu'une revalorisation des locaux commerciaux en rez-de-chaussée et des devantures est souhaitable. L'attractivité commerciale est faible au nord du quartier en raison de cellules commerciales inadéquates, de discontinuités dans le parcours commercial et d'espaces publics mal conçus et parfois « mal occupés » (Figure 7). Les enjeux qui se dégagent sont donc :

- favoriser l'installation de familles avec une offre de logements adaptée,
- travailler sur les perméabilités pour désenclaver le quartier,
- intégrer le quartier au tissu économique du centre-ville, notamment via l'offre et les parcours commerciaux,
- mettre en valeur la qualité du patrimoine et travailler sur la qualité du bâti,
- au global, faire de ce quartier à la position centrale une véritable centralité.

Leviers d'action pour répondre aux enjeux

Cinq leviers d'actions ont été identifiés dans cette optique :

- agir sur l'habitat pour résorber l'habitat indigne (Figures 8 et 9) et améliorer l'offre de logements, diversifier le profil des habitants tout en maintenant son caractère populaire,
- agir sur l'activité commerciale en RDC avec développement d'une offre locale (programme « commerce d'avenir »),
- travailler sur les espaces publics en les requalifiant, pour valoriser le patrimoine et permettre une réappropriation de ces espaces,
- végétaliser le quartier pour le bien-vivre des habitants,
- jouer sur l'animation au sein du quartier pour améliorer son attractivité.

Ces leviers ont été croisés, ce qui a permis l'élaboration de trois récits programmatiques à horizon de 10 ans pour dessiner le futur Grand Saint Sernin :

- un quartier du quotidien adapté aux besoins de ses habitants. Il s'appuie sur les équipements scolaires, des commerces de proximité, un tissu associatif riche et une offre de logements adaptée aux familles,

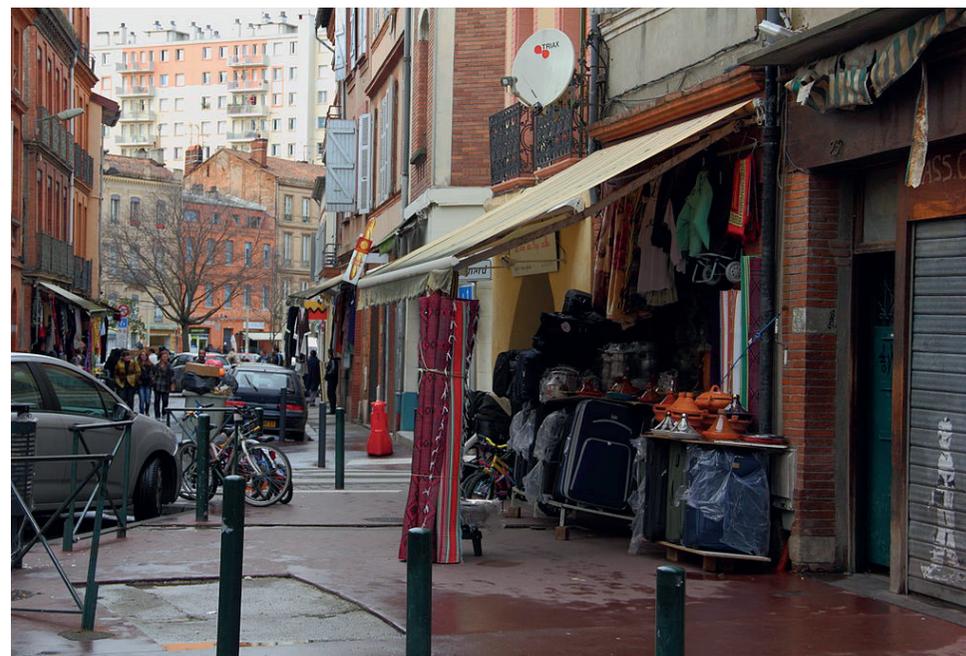


Figure 7 : rue des trois piliers - © Promo FC IUAR 2020-2021



Figures 8 et 9 : habitat indigne - © Promo FC IUAR 2020-2021



- un quartier touristique au cœur de Toulouse qui s'appuie sur les éléments patrimoniaux et l'offre culturelle, notamment la basilique Saint Sernin. La création de résidences d'artistes et de boutiques d'artisans est favorisée. Implanter un arrêt de bus touristique au nord de la place Arnaud Bernard permettrait de créer un flux touristique du nord vers le sud du quartier (Figures 10 et 11),

10 et 11),

- un quartier étudiant qui s'appuie sur la fac et les jeunes actifs du quartier et répond aux besoins spécifiques de ces populations (équipements sportifs, offre de services...).

Réflexions pour conclure

Cette opération de réhabilitation urbaine du quartier Grand Saint Sernin est programmée sur la période 2020-2035 pour un coût global de 80 millions d'euros. Elle porte sur la requalification de 60 000m² d'espaces publics, la végétalisation du quartier, l'intervention sur les cellules commerciales et sur l'amélioration de l'habitat et du bâti. C'est donc un programme d'ensemble, qui agit sur différentes thématiques, une opération globale d'aménagement (Figure 12).

La place Arnaud Bertrand est bel et bien le point central de cette opération, dégradée par l'occupation de l'espace par des activités de deal. La volonté de chasser ces activités grâce à une réoccupation commerciale et résidentielle (qui par ailleurs sont déjà présents) est à interroger. Est-ce leur rôle, est-ce suffisant et est-ce efficace ?

Vouloir créer de la centralité dans le quartier est-ce réaliste, au vu de la taille déjà conséquente du centre-ville de Toulouse ? L'essentiel est d'en faire un quartier où bien vivre pour ses habitants, qu'il garde son âme tout en évitant la gentrification. A partir de là, travailler sur un périmètre aussi large pour répliquer ce qui marche autour du Capitole dans les environs de la place Arnaud Bertrand, n'est-il donc pas illusoire ?

Amaury Gandon Vallier



Figures 10 et 11 : appropriation artistique du quartier par des graff' et fresques, incités par le carrefour culturel Arnaud Bernard - © Promo FC IUAR 2020-2021

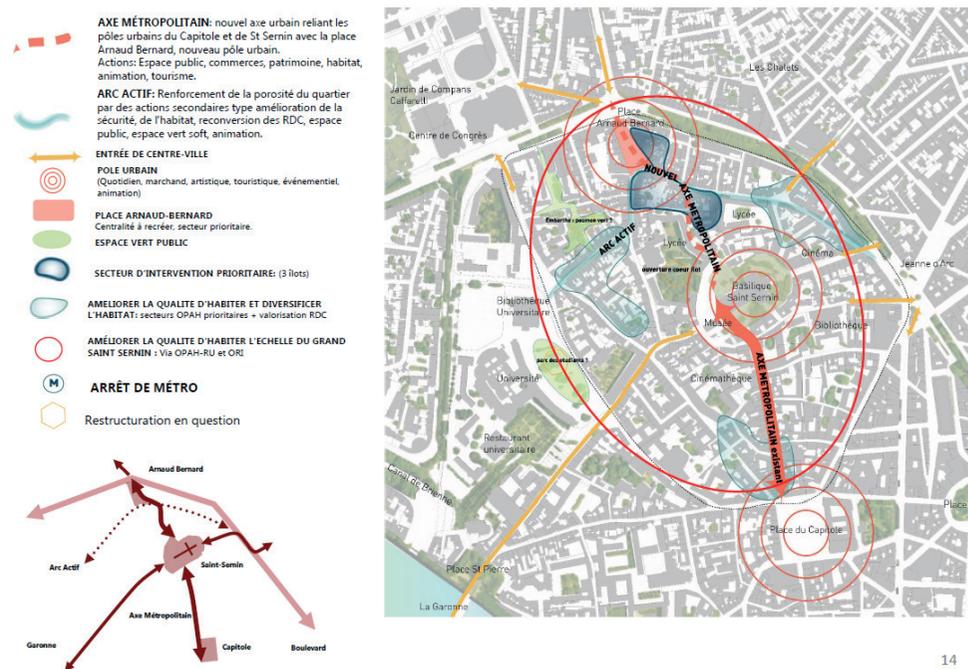


Figure 12 : schéma directeur de l'opération du Grand Saint-Sernin - © Oppidea



LA ZAC LAS FONSES-BOIS VIEUX, L'ÉCOQUARTIER SANS LABEL

Le lieu

La commune de Villeneuve-Tolosane est située dans le secteur Sud-Ouest de l'agglomération toulousaine, en limite de première couronne entre Muret et Portet sur Garonne, et compte 9 000 habitants.

Le quartier de Las Fonsès-Bois Vieux se situe dans le secteur de la Plaine, en entrée de ville, à l'interface entre le centre-ville et la zone de loisirs et de nature du Bois Vieux.

Le contexte

Situé dans le périmètre de la « ville intense » au sens du SCoT de l'agglomération toulousaine, ce projet a pour objectif de proposer un habitat dense (minimum 30 logements/ha) tout en offrant une qualité de vie rendant le quartier attractif pour des ménages qui ne souhaitent ou ne peuvent pas se loger dans Toulouse, tout en recherchant la proximité de la ville-centre.

Le projet

La zone d'aménagement de Las Fonsès ou les « bas-fonds » en occitan concerne une des dernières zones à urbaniser de la commune de Villeneuve-Tolosane. Le nouveau quartier de Las Fonsès a pour but d'être attractif pour tous, en étant accessible et intégré au reste de la commune, en s'ouvrant à une réelle mixité et une diversité de fonctions et de typologies de logements, enfin en respectant les caractéristiques environnementales du territoire.

Aménageur : Oppidea pour la Ville de Toulouse

Urbaniste - Architecte : Jornet - Llop-Pastor & Forgas Arquitectes

Paysagiste : Colominas ; Bureaux d'études : OTCE



Figure 1: Logements de la ZAC - © Promo FC IUAR 2020-2021



Les principes d'aménagement doivent obéir à un processus de projet durable et intégrer les aspects à la fois sociaux, économiques et environnementaux. C'est un quartier dont les objectifs ont été partagés en concertation avec les habitants pour accueillir un habitat mixte et diversifié, des logements neufs pour tous en appartement ou maison, en cohérence avec les besoins de la commune et de l'agglomération toulousaine.

Le contexte urbain local est peu dense, marqué par une forme urbaine plutôt pavillonnaire. Accueillir de nouveaux habitants et diversifier sa population, telle est la principale vocation du quartier de Las Fonsès, afin de renforcer l'unité et l'équilibre du territoire communal. Un double objectif social et économique a été fixé d'emblée : créer une offre de logement abordable dans ce secteur tendu pour faciliter l'installation d'une population jeune mais aussi de personnes âgées, de célibataires et de familles monoparentales.

L'enjeu pour le quartier Las Fonsès est donc le suivant : comment créer de nouvelles formes urbaines, denses et désirables, en deuxième couronne d'agglomération ? La nécessité de répondre aux préoccupations de lutte contre l'étalement par une gestion économe de l'espace et d'intégrer les contraintes liées au changement climatique ont orienté le projet urbain à respecter les principes de développement durable et à incarner le concept de « campagne urbaine ». Dans un cadre marqué par la proximité d'espaces naturels riches et de grande qualité, les espaces publics sont pensés et construits comme le cœur névralgique du quartier.

Le futur quartier abrite également les « doigts verts », espaces de proximité dégagés dans les îlots, proposant un espace de nature commun et à partager, dont l'usage sera construit par ses habitants.

Par ses particularités et sa volonté de faire du logement attractif au sein d'une ville dense, Las Fonsès constitue un laboratoire d'innovation urbaine à l'échelle de l'agglomération.

Marion Carmignani



Figure 2 : Plan masse du projet - © Oppidea



Figure 3 : Les espaces en attente - © Promo FC IUAR 2020-2021



LE DIALOGUE MÉTROPOLITAIN

L'aire métropolitaine toulousaine également nommée l'étoile toulousaine est un territoire de coopération entre Toulouse et les villes moyennes qui lui sont proches (1h30 en voiture). Elle se compose d'entités urbaines, périurbaines et rurales étroitement connectées.

Il existe une démarche d'échange et d'alliance entre la métropole toulousaine et les intercommunalités proches de l'aire métropolitaine afin d'éviter des déséquilibres territoriaux. Cela se traduit par une réciprocité d'attractivité de la métropole avec les agglomérations moyennes qui jouent leur rôle de pôle d'équilibre en termes d'absorption de la croissance démographique (prévision entre 500 000 et 700 000 nouveau habitants en 2050).

Ce dialogue métropolitain se fait également par une coopération entre ses territoires afin d'éviter une fracture et des inégalités de richesse trop importantes. Les villes moyennes sont elles aussi engagées dans le développement économique, la production de logement et l'agriculture périurbaine.

Enfin ce dialogue a permis de mettre en évidence et de développer des pôles de compétitivité pour l'enseignement supérieur et la recherche et la technologie de pointe, en s'appuyant sur un réseau structurant de route, train, tramway, métro à l'échelle territorial.

Mise en place et objectifs

Répondant à un appel à projet de 2006 émis par la DATAR, la métropole toulousaine s'est engagée dans une démarche avec les 11 intercommunalités suivantes :

Le Sicoval, le Muretain, l'Albigeois, le Grand Auch, le Grand Cahors, Carcassonne Agglo, Castres-Mazamet, le Pays de Foix – Varilhes, le Grand Montauban, Tarbes Lourdes Pyrénées et Cœur et Coteaux du Comminges.

Didier Lallemand DGS de Montauban et Yann Cabrol directeur général de l'AUAT.

Rattrapés par la crise sanitaire en cours et la problématique des cas contacts, nous n'avons pas pu rencontrer nos interlocuteurs. Ce compte rendu s'appuie sur deux documents produits par le Dialogue métropolitain : *Manifestation d'intérêt du Dialogue métropolitain de Toulouse* pour le SRADDET Occitanie 2040 (2018) et *La coopération métropolitaine en chemin* (2017)

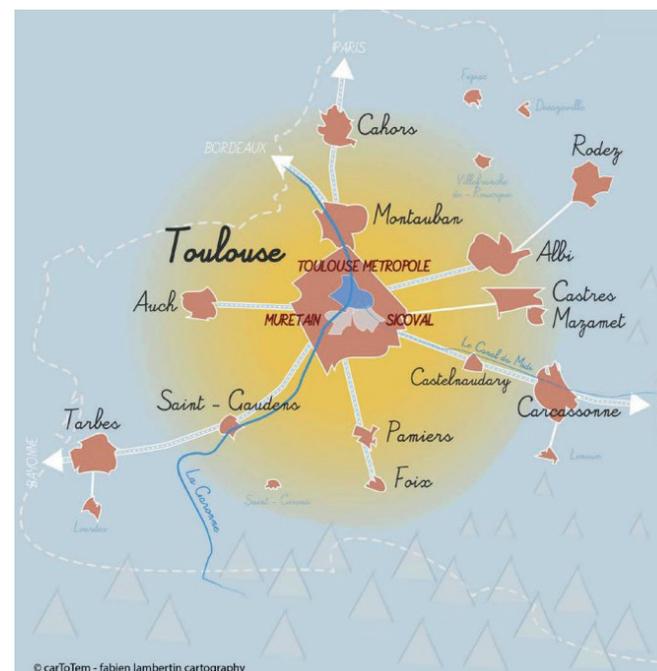


Figure 1: représentation de l'étoile toulousaine par Fabien Lambertin parue dans *Les Dialogues urbains de la métropole toulousaine* CODEV (2016)



La dynamique et la croissance effrénée de la métropole toulousaine affectent les villes environnantes. Les limites administratives formées par les intercommunalités ne suffisent pas à appréhender les usages des habitants qui « étirent les territoires »¹. Il existe une problématique d'étalement urbain sur une région encore rurale composée d'aires urbaines fortes. Ces dernières à l'exception de Tarbes et Castres bénéficient d'une croissance démographique supérieure à la moyenne nationale.

Il s'agit par conséquent d'établir « un socle commun de connaissances »² permettant la mise en place de nouvelles stratégies de coopérations. Les objectifs du dialogue se révèlent à deux échelles différentes :

- au sein du Dialogue métropolitain, il faut rechercher des fonctions de complémentarité et l'équilibre entre les territoires,
- au niveau régional, le Dialogue métropolitain qui représente 25% de la population de la région Occitanie entend peser dans le SRADDET 2040 en y affirmant le fait métropolitain.

Révéler les « systèmes urbains »

Le dialogue s'appuie sur des outils d'analyse communs aux territoires qui permettent de révéler le « système urbain ». Ils sont établis selon quatre thématiques d'intérêt métropolitains :

- économie et innovation,
- enseignement supérieur et recherche,
- numérique et ville intelligente,
- mobilité accessibilité et intermodalité.

L'étude des flux et des pôles liés à ces thématiques s'effectue entre l'aire urbaine toulousaine et les villes moyennes d'une part et entre ces villes moyennes d'autre part.

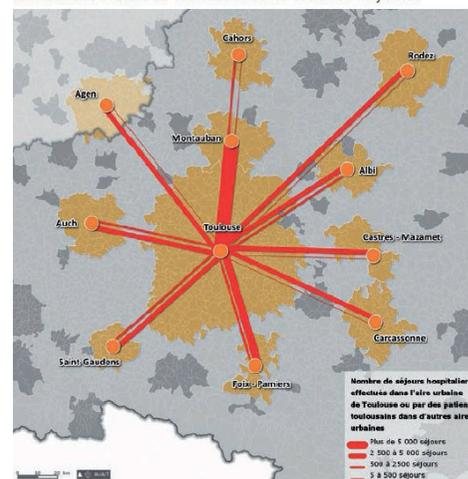
¹ Dialogue Métropolitain de Toulouse - La coopération métropolitaine en chemin (p-25)

² Dialogue Métropolitain de Toulouse - La coopération métropolitaine en chemin (p-4)

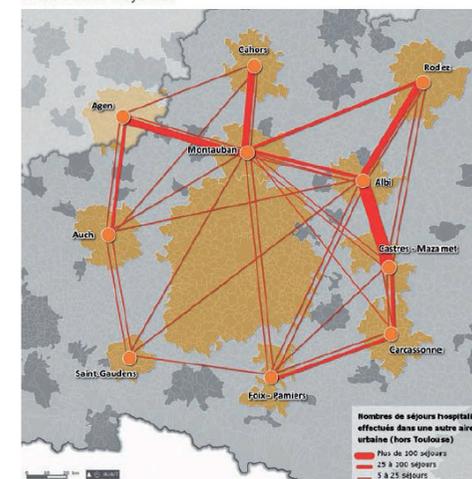
En 2013, 54 000 séjours hospitaliers s'effectuent entre aires urbaines...

Nombre de séjours hospitaliers en 2013...

... entre l'aire urbaine de Toulouse et celles des villes moyennes



... entre villes moyennes



Note de lecture : Les cartes ci-dessus décomposent les flux liés aux séjours hospitaliers. Ces flux mettent en relation une aire urbaine de résidence et une aire urbaine où sont effectués les soins. Un séjour hospitalier se caractérise par le fait d'avoir passé au moins une nuit dans l'établissement.

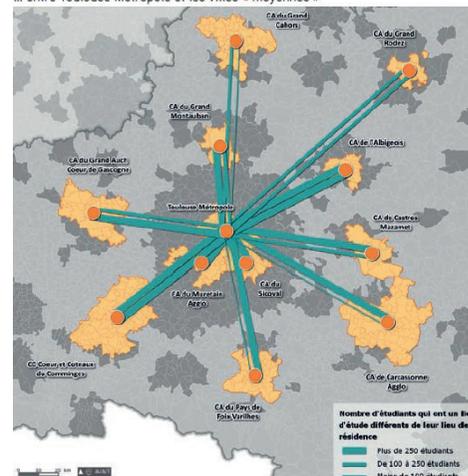
Source : ARS, réalisation aus/T.

Figure 2 : nombre de séjours hospitaliers en 2013 - La coopération métropolitaine en chemin (2017)

Des flux domicile-étude fortement polarisés par Toulouse

Flux domicile-étude

... entre Toulouse Métropole et les villes « moyennes »



... entre villes « moyennes »

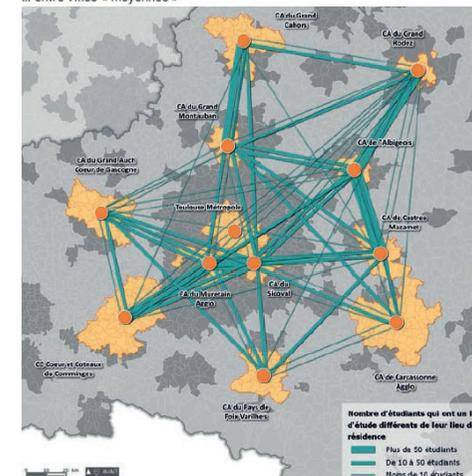


Figure 3 : flux domicile-étude - La coopération métropolitaine en chemin (2017)



Parmi ces différentes analyses, on retrouve celle de la fréquentation des établissements de santé (Figure 2). Si la plupart des séjours s'effectuent en interne, l'étude révèle au-delà de la polarité toulousaine, l'importance de l'aire de Montauban qui concentre les flux de santé de Cahors, d'Agen, Albi et Rodez.

L'enseignement supérieur fait également système. L'étude des trajets entre le domicile et le lieu d'enseignement permet d'établir la centralité toulousaine qui reçoit plus de 3600 étudiants navetteurs. Les villes moyennes concentrent davantage de filières autour de la santé, du social, de la gestion et de l'éducation qui sont des services présents sur ces territoires.

Dans le cadre du dialogue métropolitain, une fiche d'identité des intercommunalités a été réalisée révélant davantage les spécificités démographiques et les polarités fonctionnelles des aires urbaines.

Des enjeux régionaux

Cette analyse conforte en partie l'image de l'étoile toulousaine qui concentre les flux et les polarités. Elle permet également de révéler plus finement les liens transversaux qui existent entre les villes moyennes qui l'entourent. Ces dernières forment ainsi une constellation de villes secondaires qui gravitent autour de Toulouse.

Par ce travail de mise en commun des données et de coopération, le Dialogue métropolitain Toulousain entend peser à l'échelle régionale. Dans la manifestation d'intérêt pour le SRADDET Occitanie 2040, le renforcement de l'intermodalité métropolitaine apparaît comme l'un des objectifs principaux.

Les échanges entre les aires urbaines du dialogue sont essentiellement de type routiers. Les acteurs du projet de coopération souhaitent renforcer le réseau ferroviaire de l'étoile toulousaine. Ils soulignent l'importance de l'interface entre le réseau structurant de la métropole (Métro, tramway...) et le réseau régional. Il appelle également au développement des lignes TER entre les aires urbaines périphériques.

Si ce modèle de dialogue métropolitain fait référence en matière d'aménagement des territoires à l'échelle d'une aire métropolitaine, on peut se poser la question de sa pertinence à d'autres échelles territoriales. En effet si son efficacité est convaincante sur la ville de Toulouse qu'en sera-t-il à l'échelle de la région Occitanie ? Si l'on voit son intérêt pour les déplacements, ne va-t-il pas mettre en évidence des conflits ou des doublons, sur l'attractivité économique, sur l'enseignement supérieur et la recherche. Enfin ce modèle de dialogue métropolitain peut-il s'exporter sur d'autres territoires ?

Thibaud Malondra & Catherine Ricca

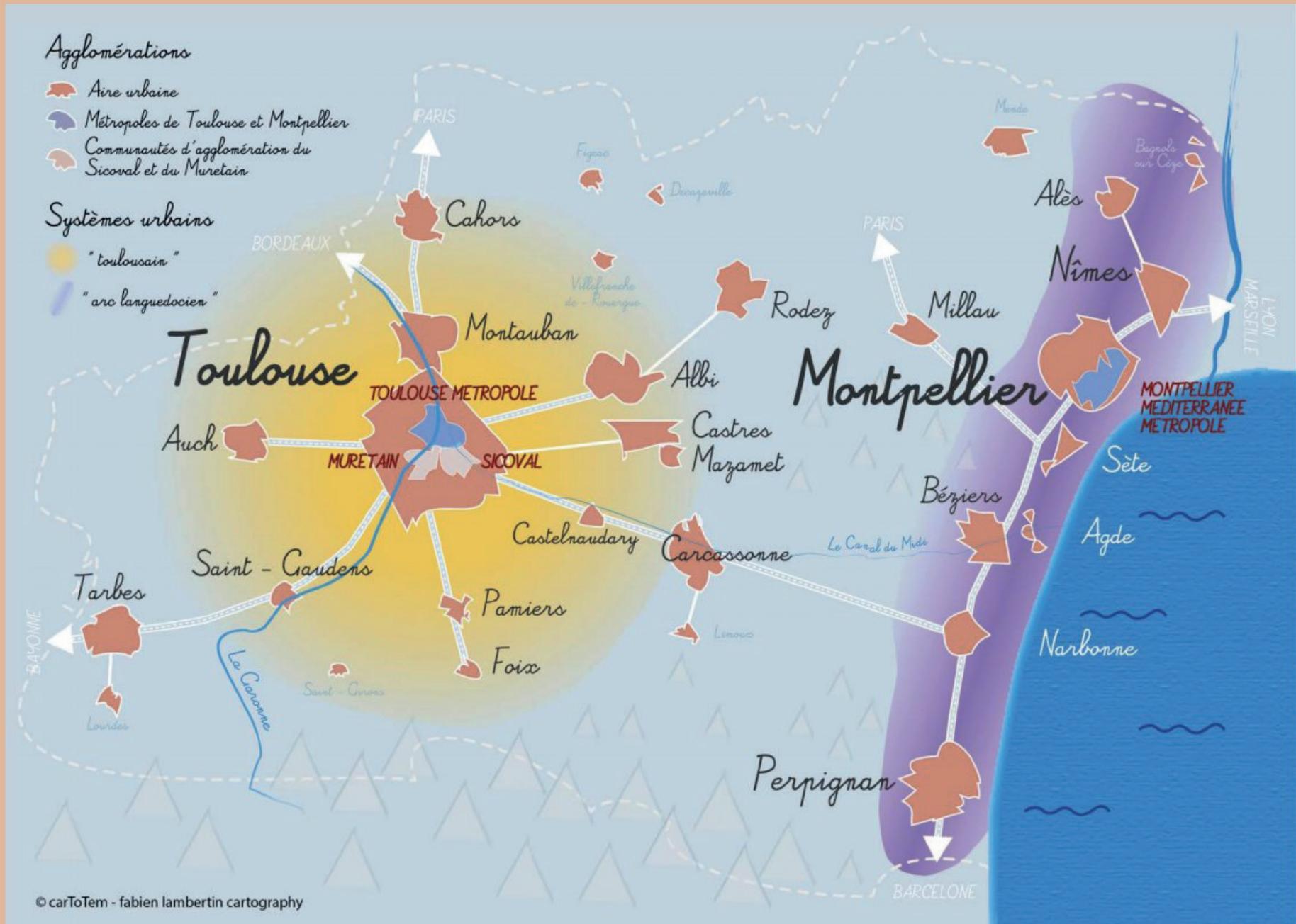


Figure 4 : aire d'influence de Toulouse et Montpellier par Fabien Lambertin parue dans Les Dialogues urbains de la métropole toulousaine CODEV (2016)

source : Dessine-moi Toulouse, Appels à projets innovants. Toulouse Métropole, 2019



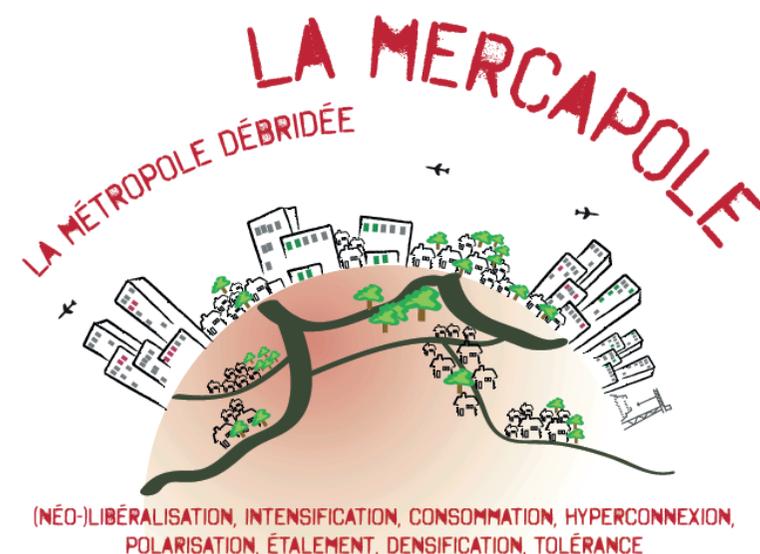
SCÉNARIOS PROSPECTIFS

LA SPACE WEST SOUTH

Affranchie de la crise qui a affecté le secteur de l'aéronautique au début des années 2020 lors de la pandémie du Covid-19, **la Space West South Bordeaux-Toulouse est une puissante conurbation urbaine**, économiquement et démographiquement attractive à l'échelle internationale. Le PDG du groupe fusionné Thalès-Airbus-Dassault-Safran, les « Big Four » de l'aéronautique française, préside également le conseil d'administration de la puissante Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie. Il œuvre pour faire de Toulouse une smart city high-tech.

Un autre « Big Four » (Cap Gemini-Altran, Orange Business Service, Atos et Sopra-Steria) a accéléré la circulation d'une ingénierie de haut niveau pour permettre son redéploiement rapide sur de nouveaux projets. Sur ce modèle, dès 2021, Altran a mis à disposition une centaine d'Ingénieurs-Techniciens-Cadres (ITC), initialement sur des projets Airbus, pour faire avancer la technologie californienne Hyperloop, un train supersonique propulsé à 1 220 km/h dans un tube sous vide. Après le trou d'air des années 2020, **les partenariats avec Airbus ont rapidement repris sur un projet d'avion à hydrogène et d'un avion vert entièrement solaire**, capable de voler jour et nuit sans carburant. Cette flexibilité de la main d'œuvre est gage de performance et d'innovation. Elle permet également de fixer dans la région une ingénierie de haut niveau, qui apprécie le climat et les grands crus.

A Toulouse comme ailleurs, après le plan d'urgence des années 2020, l'Etat a reculé, tout comme d'autres formes de régulation publique. A Toulouse, suite aux recours des années 2020 qui ont fait tomber les principaux documents de planification urbaine (PDU et PLU-ih), **ces exercices métropolitains de régulation de l'usage du sol ont été abandonnés**. Les partenariats public-privés, jugés trop rigides, ont été délaissés au profit d'une entière privatisation.



Datar, 2011, « Des systèmes spatiaux en prospective », Revue d'études et de prospective n°4, Paris, La Documentation française,



← **Tweeter**



Jtoulousain @Jtoulousain · 30 mars

Après le PDU, le tribunal annule le Plan local d'urbanisme et d'habitat de [#ToulouseMetropole](#), jugé pas assez protecteur pour les espace naturels et présentant des insuffisances substantielles.

buff.ly/39sAzS6 ✓ [#JournalToulousain](#) [#PLUiH](#) [#urbanisme](#) [#metropole](#) [#Toulouse](#)

Sans conteste, **la mise en service de l'hyperloop entre Toulouse et Bordeaux**, au début des années 2030, a été un projet phare. Il a permis d'accélérer le rapprochement des deux métropoles, au service de leurs liens économiques. Cet axe est la colonne vertébrale de l'expansion de la plaque métropolitaine toulousaine, qui tourne désormais le dos à l'est de l'Occitanie. **L'urbanisation de la région toulousaine se diffuse donc vers le nord-ouest, suivant la vallée de la Garonne**, qui se constitue en chapelets urbains reliant Toulouse à Bordeaux. Logiquement, la région Occitanie a été dissoute. Montpellier et l'ancienne région Languedoc-Roussillon ont rejoint la région Sud Paca pour former une grande région française méditerranéenne.

"Altran va investir dans HyperloopTT en nous fournissant les services de 100 ingénieurs"

Par **Florine Galéron** | 03/12/2020, 17:31 | 743 mots
Lecture 4 min.



Arrivée des premiers tubes de la piste d'essais à Toulouse-Francazai au printemps 2018. (Crédits : Rémi Benoit)

- Enquête Hyperloop (1/2) - Dans une interview exclusive à La Tribune, **Andres de Leon**, le CEO d'Hyperloop Transportation Technologies, détaille l'accord qu'il vient de signer avec le groupe d'ingénierie Altran. La startup californienne va faire appel à 100 ingénieurs toulousains pendant près de deux ans pour accélérer son projet de train du futur, près de quatre ans après avoir implanté son centre européen de R&D dans la Ville rose. Un accord bienvenu alors que beaucoup d'ingénieurs d'Altran sont actuellement en chômage partiel depuis la chute des cadences dans l'aéronautique.

Source :
<https://toulouse.latribune.fr/>

Station terminus de l'hyperloop, **le quartier-hub de la gare de Matabiau** s'est densifié. La tour Occitanie des années 2020 n'est plus seule. **« La gaufrette »** offre des espaces de travail flexibles pour les travailleurs détachés et les journaliers. Au-delà de l'hyperloop, les transports ont un tout autre visage en 2050. Plus autonomes, intelligents, écologiques et connectés entre eux, ils se déplacent sans intervention humaine et sont conçus dans l'optique de lutter contre le réchauffement climatique.

Les voitures et navettes autonomes sont connectées en réseaux suivant un système auto-organisé qui permet d'analyser et d'adapter en temps réel les flux des hommes et des machines pour les rendre plus efficaces, fluides et sobres en énergie. Uber conçoit un taxi volant luxueux et Airbus crée son taxi drone appelé Vahana, un mix entre voiture et quadrirotor. Ces nouvelles façons de se déplacer ont parallèlement redonné toute leur place aux piétons : les citoyens toulousains renouent avec le mode de transport le plus vieux de l'histoire, la marche.

Globalement, **le centre-ville** s'est vidé de ses résidents permanents au profit du tourisme d'affaire et de loisir. **Les hôtels et Airbnb se sont multipliés et se spécialisent dans les courts séjours de travail et de tourisme.** Les traditionnelles maisons toulousaines sont rachetées par des promoteurs et investisseurs pour la construction d'établissements touristiques de haut standing. Progressivement, le centre-ville s'est muséifié. De nouveaux commerces, bars et chaînes de restaurants ont vu le jour, surfant sur la culture et la gastronomie du sud-ouest, à l'image des bars « O tapas », du restaurant « Duck de Garonne » ou encore du O' Salsissaire (*mangeur de saucisses en occitan*).

Les étudiants et les ingénieurs techniciens cadres (ITC), n'arrivant plus à se loger dans le centre-ville, sont contraints de s'installer en deuxième ou troisième couronne, à proximité des pôles d'innovation qui concentrent les entreprises et les universités. **La mosaïque périurbaine toulousaine est devenue l'espace privilégié du déploiement de la Corporate Town.** En effet, les grandes firmes du territoire ont développé leur propre quartier. Lauréate d'un hypermédiatisé concours architectural, **une tour-signal monumentale s'élève dans chaque quartier**, symbole de fierté et d'appartenance à l'entreprise-mère. Des avions et des rames de train des années 2020 jalonnent ces quartiers : ils ont été transformés en logements modulaires pour les ingénieurs et doctorants de passage pour de courtes missions.

Le groupe Airbus, acteur historique, a étendu sa présence au-delà des frontières d'Airbusville en rachetant l'intégralité du quartier de **La Cartoucherie** et en le rebaptisant « Espace A 380 », en hommage au géant



*Habitat modulaire en nid d'abeille
en haut : Flamlab - <https://deavita.fr/>
en bas : TANK Architectes - <https://www.tank.fr>*

des airs des années 2010, prouesse industrielle autant qu'échec commercial. Il y a toujours des logements dans le quartier mais des lots entiers ont été reconfigurés pour les besoins d'espaces de coworking.

Le quartier historique et pionnier **d'Airbusville** accueille les touristes internationaux fortunés en stage de préparation pour leur voyage dans l'espace. En effet, attendus depuis de nombreuses années, **les premiers voyages privés dans l'espace démarrent dans les années 2040**. L'écolodge luxueux d'Airbusville est le camp de base de cette clientèle. Tel un Willy Wonka de l'espace, un excentrique milliardaire bordo-toulousain offre chaque année huit tickets pour l'accompagner dans un voyage autour de la lune.

L'Île du Ramier est le haut lieu du rugby-business français et mondial depuis l'inauguration en 2033 d'un stade comptant 117 000 places, le Thalès-Airbus stadium et d'un musée dédié au rugby. Ce stade accueille désormais les matchs de l'équipe de France du tournoi des six nations. Précisons que le rapprochement économique entre Bordeaux et Toulouse ne s'est pas pour autant accompagné d'une fusion entre les clubs de rugby des deux villes : Bordeaux-Bègles et le stade toulousain. Faire perdurer leur rivalité légendaire était beaucoup plus lucratif pour le sport business.

Le quartier du **Grand Mirail**, après les différents programmes de rénovation, est démoli en 2034. Il est complètement reconfiguré dans son emprise spatiale. Le nord du Mirail accueille désormais l'université d'excellence « The Green Mirror », suivant la proposition faite en 2021 par la mission d'experts « Toulouse Territoire d'Avenir » parrainée par Jean Tirole. Il s'agit d'**un campus orienté sur l'innovation dans les domaines des biotechnologies et de l'agriculture innovante**. Le sud du quartier, lui, est par contre relégué. Il n'est plus desservi par le métro et ses habitants, exclus de cette Mercapole high tech, créent leur propre communauté. Leur savoir-faire dans le bâtiment et l'artisanat, notamment autour de la brique toulousaine appelée brique foraine, constitue de la main d'œuvre de qualité pour la rénovation du centre historique du cœur de la métropole.

LA MERCAPOLE



« Drop, métropole active » : une Cité des Sports qui met en valeur le Rugby.
Un projet Unibail-Rodamco-Westfield
source : Dessine-moi Toulouse



Protestations au Mirail - © Promo FC IUAR 2020-2021



Hyperloop TT : Premiers essais avec passagers en 2020
www.journaldugeek.com

« RALLUMONS L'ÉTOILE »

En 2050, la **métropole toulousaine est entrée dans une nouvelle ère basée sur la transition environnementale et la croissance verte**. Le gouvernement de la plaque métropolitaine (qui englobe les anciennes intercommunalités du Sicoval, du Muretain, la Communauté d'agglomération de l'Albigeois, le Grand Cahors, Carcassonne agglo, Castres-Mazamet, le Pays de Foix-Varilhes, Grand Montauban, Tarbes-Lourdes Pyrénées) s'est appuyé sur le rapport Tirole des années 2020 pour réorienter ses activités économiques, notamment aéronautiques et aérospatiales. **Cette réorientation s'appuie sur les compétences, les savoir-faire et les briques technologiques** (notamment sur les systèmes embarqués) historiques pour fournir diverses technologies à des fins civiles et militaires.

Le gouvernement métropolitain fait preuve d'un interventionnisme musclé et inédit afin de soutenir cette transition en mobilisant des outils coercitifs en matière de maîtrise de l'usage du sol d'une part, et en intégrant les technologies vertes (substitution des carburants carbonés par l'hydrogène par exemple) d'autre part. En effet, suite à la multiplication, dans les années 2020, des recours à l'encontre des documents de planification métropolitains (PDU et PLUI-H) et de quasiment tous les projets urbains (notamment ceux qui visent à densifier la métropole), **les procédures de maîtrise de l'usage des sols se sont intensifiées et durcies** : droit de préemption renforcée, déchéance de droit de propriété, etc. Le gouvernement métropolitain a ainsi toute latitude pour accélérer la transition verte. D'un point de vue sociologique et politique, les ITC (Ingénieurs, Technicien, Cadres) tiennent la métropole.



Datar, 2011, « Des systèmes spatiaux en prospective », *Revue d'études et de prospective* n°4, Paris, La Documentation française,

Publié le 05/04/2021 à 06:40 , mis à jour à 06:45

l'essentiel ▼

L'annulation du plan d'urbanisme métropolitain, après celle du plan de déplacements, fait désordre. Pourquoi ce premier plan s'appliquant aux 37 communes de Toulouse Métropole a-t-il été annulé et quelles sont les conséquences concrètes ? La Dépêche du Midi répond.

Le quartier de la **gare de Matabiau**, situé dans le parcours contrôlé de la métropole, est devenu **un carrefour incontournable des flux de « l'étoile » métropolitaine**. En effet, en complément de la troisième ligne de métro, un réseau express de TER électriques a été mis en service en 2031 pour desservir la plaque métropolitaine. Cette étoile ferroviaire permet de desservir et de connecter les bassins économiques et touristiques des dix villes moyennes qui ceignent le cœur de métropole : Albi, Auch, Cahors, Carcassonne, Castres, Foix, Lourdes, Mazamet, Montauban, Tarbes. Tous les nouveaux programmes de construction doivent obligatoirement se situer autour de ces axes ferroviaires. Plus globalement, la densification du tissu pavillonnaire est en cours depuis les années 2020 : par division et regroupement parcellaire, par remembrement foncier, par la limitation de la propriété au bâti.

Concertation SNCF Réseau

TOULOUSE - AUCH

Plus de trains pour améliorer nos quotidiens !

Du 23/09 au 25/10

Participez à la concertation

RALLUMONS L'ÉTOILE!
www.rallumonsletoile.fr

Soutenez nos propositions

Rallumons l'Etoile - Nos propositions
<https://rallumonsletoile.fr>



FRANCEBLEU.FR

Coronavirus : un drone pour surveiller que le confinement est respecté à Limoges

A proximité de la gare, l'immeuble de « **la gaufrette** » a été transformé en un vaste complexe de télétravail et de coworking. La grande tour en forme de ruban, projetée dans les années 2020, n'a pas été achevée. L'investisseur a fait faillite. Le squelette de la tour fonctionne comme un piège à vent qui capte l'humidité et récupère l'eau de pluie afin d'alimenter les sanisettes publiques du réseau métropolitain. Cette **préoccupation hygiéniste** est devenue une priorité des politiques métropolitaines depuis la propagation de la pandémie de Covid de 2020.

Les flux routiers sont quant à eux encadrés et contrôlés par des drones.

Il s'agit tout à la fois de repérer les véhicules carbonés au sein de la Zone à Faible Emission (ZFE), de faire respecter la stricte hiérarchisation du réseau (l'usage de l'application « Waze » est interdit depuis 2027) et de sanctionner l'auto-solisme depuis qu'une grande partie des infrastructures routières est réservée au covoiturage.

Rénové, protégé des flux automobiles, **le centre-ville historique** a fait peau neuve. En complément de la ZFE, un péage urbain a été mis en place au milieu des années 2020 sur ce périmètre. Des véhicules autonomes à hydrogène y circulent (notamment pour la livraison de marchandises) ainsi que les engins classiques de la mobilité durable des années 2010. Le centre ancien a également profité de **politiques globales de rénovation énergétique de l'habitat**, subventionnées par l'Etat. L'utilisation de drones équipés de caméras thermiques, permettant d'établir des bilans énergétiques des bâtiments, s'est généralisée à Toulouse. Les bilans effectués arrivent directement dans la boîte mail des propriétaires et des services métropolitains. De façon complémentaire, les drones anti-fissures permettent d'établir les arrêts d'insalubrité. Les populations vieillissantes sont nombreuses à apprécier de vivre dans le centre ancien. Cette population, qui connaît bien la ville, s'investit dans la création de parcours touristiques urbains et œuvre à la transmission mémorielle du territoire.

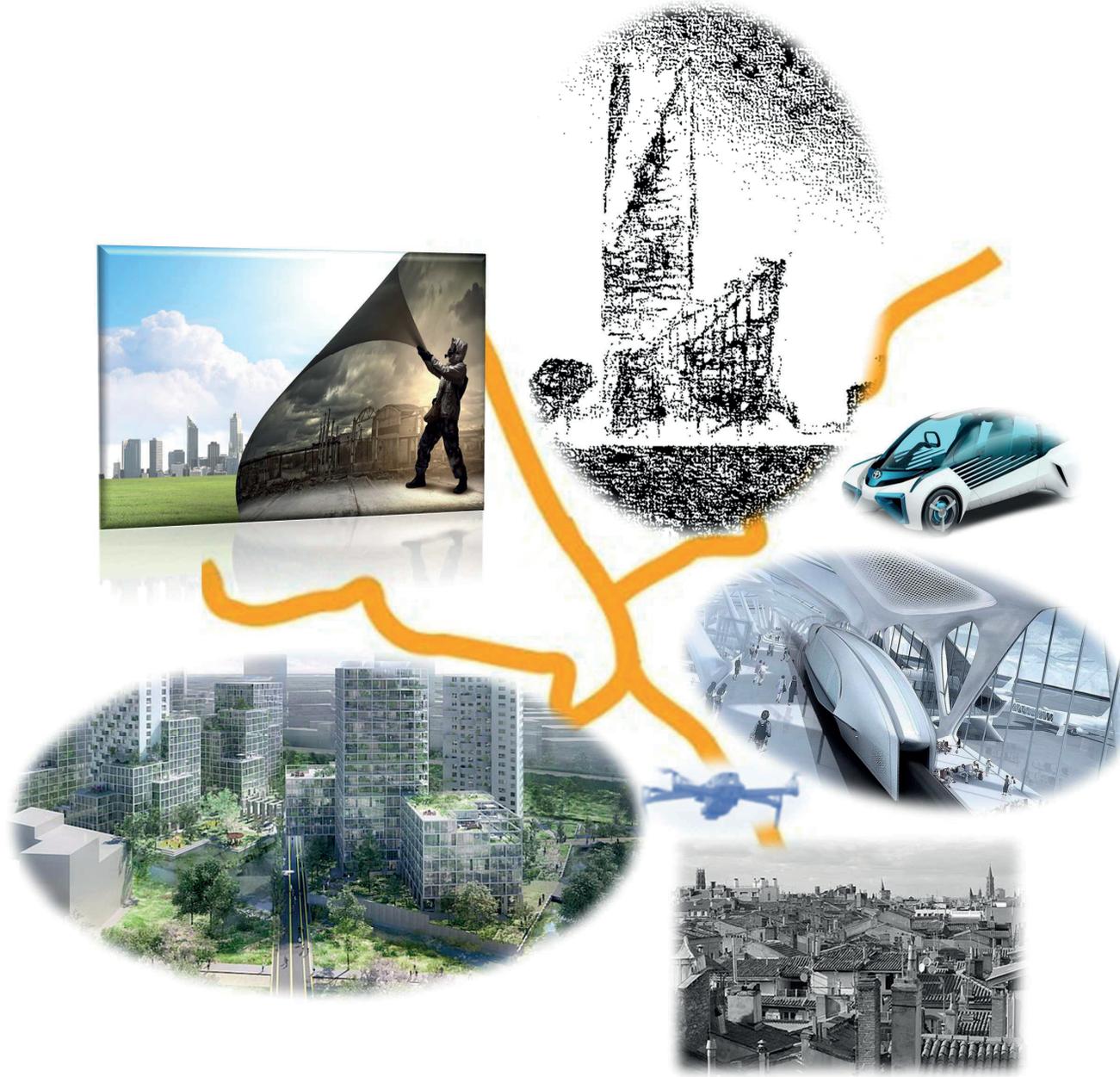
Le centre-ville est d'autant plus « apaisé » qu'il ne concentre plus la jeunesse étudiante. Un quartier de Toulouse leur est principalement dédié : **l'île du Ramier**. Dans le but d'éloigner la jeunesse, dangereuse car asymptotique à de nombreux virus, il a été décidé de **concentrer l'habitat étudiant sur l'île du Ramier**. Cette île, en plein centre-ville, abrite en outre le sanatorium métropolitain, à la fois lieu de quarantaine et vaccinodrome en période épidémique.

Le quartier du Mirail a obtenu le classement au Patrimoine mondial du XXème siècle en 2031. Les tripodes ont été refaits selon le projet initial de l'architecte Georges Candilis. Les coursives ont été remises en service. La grande qualité architecturale de ces grands ensembles, les vues offertes par les immeubles, le parc environnant qui offre des espaces ludiques, récréatifs et nautiques, sont très appréciés des Ingénieurs-Techniciens-Cadres. Les ITC sont en effet très friands de ces logements. Ils sont arrivés en masse dans le quartier au début des années 2030. Cet environnement est une opportunité de se retrouver entre-soi, loin des étudiants et des personnes âgées.

Le quartier de **la Cartoucherie** est devenu un centre expérimental et d'application des normes environnementales et de protection de la biodiversité. **La grande halle est transformée en coopérative** par le pouvoir métropolitain. Les habitants sont les enfants des premières familles installées au début des années 2020. Ils sont désireux de faire de ce lieu un havre de paix aux pointes de la technologie environnementale. Ils votent pour l'installation d'éoliennes, de panneaux solaires et de la récupération des eaux de pluie pour l'irrigation de leurs jardins. Tous les habitants ayant un jardin doivent verser une taxe et un pourcentage de leur récolte à la coopérative. Plus globalement, dans le secteur de l'alimentation, les certifications et labels se sont généralisés afin de moins polluer les sols et de mieux s'alimenter. La production intensive de canard a été stoppée dans la région toulousaine depuis la grande épidémie de grippe aviaire des années 2030. Seules quelques exploitations agréées perdurent.



« Agriparc des berges de l'Hers » : un écosystème agricole de la production à la distribution de produits locaux et bios. Un projet SA des Chalets assistée.
source : Dessine-moi Toulouse



Le scénario Archipôle - C. Marti-Taffin, 2021

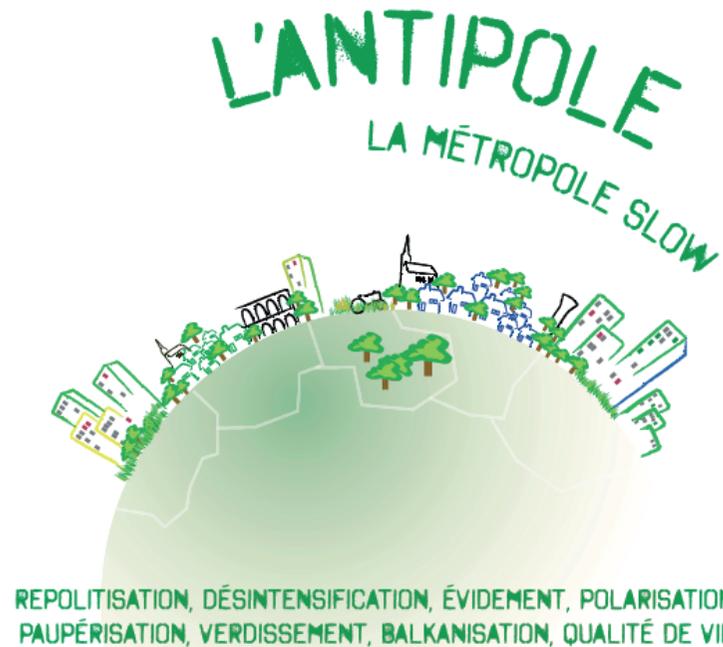
TO LOOSE ... POUR REDÉCOLLER AUTREMENT

En 2020, la crise sanitaire liée au Covid-19 a marqué la fin du monde « d'avant ». A Toulouse comme ailleurs, la société civile s'est progressivement organisée et a mis en œuvre un mode de vie plus respectueux de la planète, des êtres humains, du vivant au sens large. On se concentre désormais sur les biens communs, **l'ingénierie low-tech prend le dessus sur le high-tech**. En 2050, on vit en accord avec son territoire local au rythme des saisons, sans pour autant être fermé au monde.

L'industrie aéronautique et aérospatiale ne s'est jamais remise de la 1ère crise sanitaire de la décennie 2020 accentuée par la pression écologique. La métropole de Toulouse a été affectée par le « syndrome de Détroit » : flotte entière d'avions clouée au sol, trafic aérien en chute de 98%, des milliers d'emplois perdus, etc.

Ceux qui n'ont pas fui la métropole ont dû réinventer leurs métiers. Les constructions se font majoritairement à partir de matériaux issus du réemploi, **les techniques de construction en briques recyclées ont vu le jour**. L'agriculture intensive a laissé place à la permaculture et les produits locaux, comme les haricots blancs de Tarbes, connaissent un regain d'intérêt.

La crise écologique et le réchauffement climatique se sont accentués, l'accès à l'eau potable est devenu un enjeu majeur. **De nouveaux procédés écologiques sont mis en place** pour économiser cette ressource, valoriser les déchets et le recyclage. Inspiré des techniques de l'aérospatiale, les ingénieurs ont inventé un procédé de recyclage des eaux usées à 98% par phyto-filtration, les composteurs individuels et collectifs sont devenus monnaie courante. Les déchets ne pouvant pas être réemployés permettent d'alimenter l'incinérateur et le système de chauffage urbain collectif de la



Datar, 2011, « Des systèmes spatiaux en prospective », *Revue d'études et de prospective* n°4, Paris, La Documentation française,

ville. **Des toilettes publiques sèches sont réparties sur tout le territoire**. Cela a permis d'assurer l'accès libre à des sanitaires dans l'espace public, un des enjeux phares de la crise sanitaire de 2020, durant laquelle les cafés et restaurants sont restés fermés. Cette initiative locale a non seulement permis de pallier l'absence des pouvoirs publics dans ce domaine, mais aussi de mettre en place l'organisation de la collecte des urines pour faire de l'engrais.

Après quinze années de crise sanitaire et d'interdiction de manifestation de tous ordres, les musiciens, les artistes, les associations, la jeunesse des années 2020, se mobilisent fortement dans la vie publique et citoyenne. Ils prônent un monde plus respectueux de la nature et des autres où la vitesse n'est plus une valeur cardinale. Ils se retrouvent sur **les berges de la Garonne**, sur des péniches et chez Chouchou, Marseillais expatrié à Toulouse, devenu un des points de ralliement du renouveau de la vie politique et culturelle. A l'image des toilettes sèches, ils n'attendent plus que les initiatives viennent des pouvoirs publics mais reprennent le pouvoir et mettent en œuvre des initiatives pour reconquérir leur ville. Leur slogan est : « **Viens ! on refait le monde chez Chouchou !** »

Ce mouvement solidaire soutient les populations les plus démunies de la métropole. Des marches entre la place St Bernard (Saint Sernin) et la rue de Kiev (Le Mirail) sont organisées pour stopper les aménagements hygiénistes, projetés dans les années 2020, visant à déloger les « mal-occupants et les mal-occupations ». Le mouvement Itinéraire Bis est lancé, en hommage à l'association du 9bis du Mirail. Suite à cela, les outils de planification urbaine disparaissent au profit d'une nouvelle Constitution intégrant le droit au logement et à habiter.



Péniches du canal du Midi - © Promo FC IUAR 2020-2021

Les grands projets de mobilité de la métropole des années 2020 ont été abandonnés : 3ème ligne de métro, hyper loop, ligne TGV, téléphérique, etc. Ces infrastructures sont devenues obsolètes. **Le transport fluvial sur le Canal du Midi et la Garonne permet de transporter des marchandises** (canards, briques, déchets pour les ressourceries) et des voyageurs. Les vélos et vélos cargos de toutes sortes sont des modes de déplacement essentiels.

Le quartier de **la gare Matabiau** est devenu le **grand marché d'approvisionnement en produits frais**, installé dans la halle des voyageurs surdimensionnée. Les marchandises sont déchargées depuis l'écluse du canal du midi remise en fonctionnement. Le tunnel de la 3ème ligne de métro, jamais achevé, accueille les champignonnières de la coopérative Champi'Rouette. La guinguette Museau Musette, située dans la maison éclusière de Matabiau prend vie dès 5h du matin avec les maraichers venus de toute la région vendre leurs produits. On y boit de la bière brassée localement ou dans la région Occitanie. D'autres guinguettes se sont ouvertes sur les berges du Canal. Elles rivalisent entre elles lors d'évènements hebdomadaires appelés les « Fallas ».

Le projet de réhabilitation de « **la gaufrette** » a été abandonné car les travaux ont été trop compliqués à mettre en œuvre à l'échelle de la copropriété. La tour a été vidée de ses occupants. Elle est devenue **un nichoir pour les oiseaux migrants**. Les animaux et la biodiversité sont de retour depuis qu'il y a moins de bruit et de pollution en ville. Au pied de « la gaufrette », les maisons ouvrières disposées le long de la rue de Lyon et de la rue du Maroc ont été rénovées plutôt que détruites et classées au titre du patrimoine ordinaire. Elles hébergent les membres du collectif Itinéraire Bis.

Sous l'impulsion de collectifs habitants du **centre-ville**, **la rénovation des nombreux immeubles anciens dégradés s'est accélérée**. Ces collectifs sont le fruit de la fusion du mouvement de l'habitat participatif des années 2020 et des coopératives d'artisans et de compagnons comme les « béliers charpentiers » et les « loutres briqueteuses ». Pour y habiter, il faut participer à la rénovation, du projet à la construction, selon ses ressources.

Dans le **quartier du Mirail**, les habitants se sont réunis en coopératives et communautés d'entraide afin d'investir les pieds d'immeubles, les espaces vides et le parc pour cultiver des fruits et légumes. Ces jardins familiaux se sont progressivement transformés en **une grande ferme urbaine partagée et autogérée sur 400 ha permettant ainsi d'alimenter la métropole**. Les châteaux sont devenus les sièges/QG des coopératives en permaculture. Les habitants se réunissent quotidiennement autour de repas valorisant les cuisines du monde tout en utilisant les produits locaux. Un grand festival annuel alimentaire et culinaire est organisé autour du lac, « Des Racines à la Table ». Il réunit l'ensemble des acteurs de ces filières, le château du parc de la Reynerie accueille une grande cuisine partagée. Le Mirail est devenu un haut lieu de la gastronomie en plein air et dans le centre-ville, les cantines coopératives en rez-de-chaussée se multiplient.

L'**île du Ramier** est une plaine agricole fertile où cohabitent canards et cochons élevés dans le respect du bien-être animal.

La grande halle du quartier de **la Cartoucherie**, où se sont produits clandestinement, pendant des années, divers artistes (musiciens et danseurs notamment) qui manifestaient pour le retour de la culture, est devenue un haut-lieu culturel alternatif, une résidence d'artistes et un lieu de promotion de cultures diverses. La culture espagnole y tient une place de choix avec les soirées flamenco, paso doble, farruca, muiñeira. Les habitants arrivés dans le quartier dans les années 2020 vieillissent sur place. Il n'y a plus d'Ephad depuis la grande pandémie. L'habitat groupé autogéré est devenu une alternative pour y faire face, sur le modèle des maisons babayagas mais mixte.

Airbus ville est devenue une friche résidentielle abritant un musée mémoriel pour les fans nostalgiques des grandes heures de l'aéronautique.





Les étudiants en formation continue urbanisme durable et projet de territoire :

Marion Carmignani

Eve De Bonadona

Chloé Froger

Amaury Gandon Vallier

Olivier Gras

Thibaut Malondra

Jessica Marinho Lavaur

Catherine Marti

Cécile Meurou

Catherine Ricca

Nicolas Salvagno

Francesca Sartini

Mabinty Sylla

Céline Tixier



REMERCIEMENTS

Nous adressons nos sincères remerciements à tous les intervenants qui ont accepté de nous rencontrer, de répondre à nos questions, et qui par leurs paroles ont guidé nos réflexions durant notre voyage d'études.

Merci à,

Marie-Christine Jaillet, Directrice de recherche au CNRS, Laboratoire Interdisciplinaire Solidarités, Sociétés, Territoires (LISST), Université Toulouse - Jean Jaurès

Christophe Doucet, Directeur Planification et Eco-mobilités, Tisséo Collectivités, Syndicat Mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine.

Olivier Duvernois, Directeur opérationnel, chef du projet du Grand Matabiau, Europolia, SPLA Toulouse Métropole.

Marie-Charlotte Masson, Responsable d'études, Pôle commercialisation et action foncière, OPPIDEA, SEM d'aménagement Toulouse Métropole.

Pauline Lacera Reyes, Chargée de Mission Habitat Privé, Direction Habitat Opérations Foncières, Toulouse Métropole

Véronique Carré-Michel, Cheffe de projet, bureau d'étude Urbanis.

Sandrine Bertrand, Responsable d'opérations, OPPIDEA, SEM d'aménagement Toulouse Métropole.

Nous tenons à exprimer toute notre reconnaissance à Hélène REIGNER, Professeure à l'IUAR, pour nous avoir encadrés, orientés, aidés et conseillés.

Enfin, merci à At Home Appart Hotel et particulièrement à « Véro » qui nous a permis de démarrer nos journées avec bonne humeur.

Merci à la musique du métro Basso Cambo qui nous a fait swinguer quelques minutes.

Le meilleur pour la fin, un immense et gourmand merci au gérant du Café Authié pour son accent auvergnat et son délicieux aligot !

La promotion 2020-2021 de la Formation Continue à l'IUAR

