

Belvedere

la revue collaborative de l'aua Toulouse aire métropolitaine / n° 1 / juin 2017



Identités métropolitaines

patrimoine, sentiment d'appartenance



Belvedere la revue collaborative
de l'**aua/Toulouse** aire métropolitaine

Directeur de la publication : Jean-Marc Mesquida

Le Comité de rédaction partenarial du n°1 a associé à l'aua/T :
Philippe Dugot, Emmanuel Eveno, Marie-Christine Jaillet,
Jean-Paul Laborie, Robert Marconis, Anne Péré,
Marianne Sibertin-Blanc

Secrétariat de rédaction : Sylvie Bugueret, Pierre Lépagnot,
Florence Mizzi, Morgane Perset

Conception graphique :
Frédéric Bastier, Christophe Hahusseau, Damien Fiorella

Imprimerie : groupe Reprint, Toulouse

ISSN : en cours

aua/T

Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine

Le Belvédère - 11 bd des Récollets
CS 97802 - 31078 Toulouse cedex 4
Tél. 05 62 26 86 26 - www.aa-toulouse.org

© **aua/T** 2017

éditorial

Identités métropolitaines...

Sorti fin décembre 2016, le numéro zéro de **Belveder** a marqué la réalisation de notre projet : élaborer une revue collaborative donnant à lire et à voir le fait urbain ; une revue s'appuyant sur les ressources partenariales toulousaines, « un creuset fondé sur la synergie entre les professionnels de la ville, les universitaires et les chercheurs qui trouveront autour de cette revue, nous l'espérons, un espace d'expression et de points de vue croisés... ». Ce numéro zéro, « Fait urbain, fait métropolitain », nous a permis de poser le cadre, d'entrevoir la multiplicité des thématiques à aborder.

Pour ce numéro 1, nous souhaitons interroger la manière dont se fondent les identités métropolitaines. S'agit-il seulement d'une construction politique, d'un élément de différenciation dans un contexte de compétitivité entre villes, ou plutôt d'un récit historique revisité, voire même inventé... ? Qu'en pensent les habitants eux-mêmes ? De quelle manière les métropolitains qui « habitent » la ville sont partie prenante de cette identité ? Les nouveaux arrivants – et ils sont particulièrement nombreux dans la métropole toulousaine – portent-ils le même regard sur leur territoire de vie que les populations plus anciennement établies ? Existe-t-il vraiment une « exigence » ou un désir d'appartenance ?

... entre patrimoine et sentiment d'appartenance

Existe-t-il déjà une identité perçue, des identités qui se conjuguent, et quels en sont les marqueurs ? Ville rose, culture « sud-ouest », canal du Midi, Airbus... Au-delà des symboles, des étendards, des assertions touristiques et des « fausses » évidences, nous essayerons de déceler ce qui contribue à donner sa personnalité à la métropole toulousaine... et ce que cela nous dit des identités métropolitaines en général. Incontournable, le patrimoine, au sens large et dans toutes ses composantes, est systématiquement convoqué. Partager au quotidien un patrimoine – bâti, paysager, culturel, immatériel – renforcerait le sentiment d'appartenance au territoire.

Ce numéro est donc aussi l'occasion de s'interroger sur les images et les imaginaires associés à la métropole, qu'ils soient porteurs d'identité positive ou négative.

Nous ne ferons pas ici « le tour de la question », mais ce numéro 1 de **Belveder** en montre l'étendue, parle d'architecture, de paysages, de beaux-arts, de couleurs, de culture, de démographie, de migrations, d'histoire, de vie quotidienne... Diversité des points de vue et croisement des regards : ceux de chercheurs, de praticiens et de professionnels qui s'intéressent à la ville ou participent à sa construction, à son fonctionnement et à sa vitalité...

En cela, ce numéro répond à l'ambition première de la revue : décrypter le fait métropolitain dans toute sa richesse et sa complexité.

Jean-Marc Mesquida
Directeur général de l'aua/T

Guide d'architecture du XX^e siècle en Midi toulousain

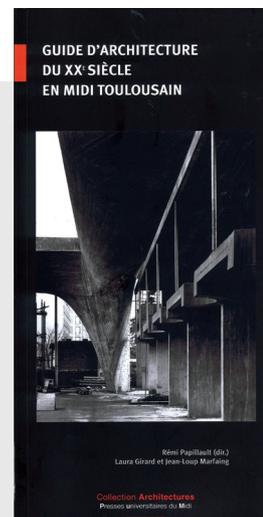
PAPILLAULT R. (sous la dir. de), GIRARD L. et MARFAING J.L., *Guide d'architecture du XX^e siècle en Midi toulousain*, Presses universitaires du Midi, 2016.

C'est un parcours passionnant qui traverse les huit départements de Midi-Pyrénées : plus de 300 bâtiments ont ainsi été photographiés, souvent visités, lors d'un périple à moto, dont presque une centaine dans la grande agglomération toulousaine. Ce guide fait suite à un inventaire d'architecture du XX^e siècle commandé par la Direction régionale des affaires culturelles (Drac) de Midi-Pyrénées, et le plus difficile aura sans doute été d'opérer une sélection. Une liste complémentaire vient d'ailleurs compléter les notices détaillées.

Commandes publiques, bâtiments emblématiques, maisons discrètes ou constructions atypiques, l'ouvrage donne à voir des profils

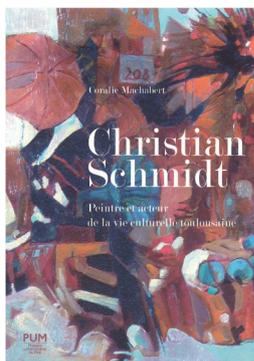
connus et des détails oubliés. La maison Gélis à Leguevin, la maison Perry à Tournefeuille, l'Hôtel de ville de Villemur, la halle triangulaire de Muret ou encore l'église Notre-Dame du Breuil à Albi, tous racontent une histoire locale en perméabilité avec les modernités successives du siècle. De la « maison hantée » du pont Saint-Michel (immeuble Seube, 1900) aux coques « futuristes » de Roger Taillibert réalisées pour la faculté de pharmacie, en passant par le magasin Monoprix, la Poste centrale ou encore la caserne Vion ; de la brique au béton, souvent les deux, une écriture toulousaine apparaît.

Le guide explicite et remet en lumière le travail de ces architectes qui ont assurément contribué à personnaliser la ville : Montariol, Gilet (père et fils), Jaussely, Valette, Armandary, Castaing, Viatgé, Debeaux, Candilis et tant d'autres, sans oublier Paul Guardia et Maurice Zavagno, qui dessinent le Belvédère en 1968...



Christian Schmidt, 1919-2003 ; Peintre et acteur de la vie culturelle toulousaine

MACHABERT C., *Christian Schmidt, 1919-2003. Peintre et acteur de la vie culturelle toulousaine*, Presses Universitaires du Midi, 2017.



« *Christian Schmidt (1919-2003) est de ces personnalités dont le souvenir a marqué le paysage artistique toulousain du XX^e siècle. Être charismatique maniant le verbe avec habileté, son regard caustique ne manquait guère de provoquer des réactions. En passionné avide, il s'est exprimé à travers une peinture figurative et poétique tout en déployant ses compétences dans maintes activités : journalisme, enseignement, théâtre, mode... Artiste éclectique et directeur enthousiaste du centre culturel municipal de la rue Croix-Baragnon à Toulouse, Christian Schmidt a été un des acteurs du désenclavement culturel de*

la cité. Ainsi, au gré du parcours de ce « latin d'Alsace » se dessine un pan de la vie régionale d'après-guerre, entre bouleversements politiques, évolutions institutionnelles et mutations de la scène artistique. »

Cette monographie, joliment illustrée de nombreuses reproductions d'œuvres de Christian Schmidt, a été réalisée par Coralie Machabert. Passionnée par l'histoire culturelle et artistique du XX^e siècle, l'auteure termine une thèse en histoire de l'art contemporain sur « La vie artistique à Toulouse de 1939 à la fin des années 1960 ».

L'ouvrage est paru aux Presses Universitaires du Midi dans la nouvelle collection « Tempus Artis », collection dirigée par Quitterie Cazes qui propose des recherches originales en histoire de l'art. Son ambition est d'offrir aux lecteurs, désireux de mieux connaître notre patrimoine, des sujets d'étude nouveaux issus de la recherche universitaire en histoire de l'art.

sommaire

Actualité

Retour sur la première Biennale européenne
du patrimoine urbain 6

EUROPAN 14, « ville productive » 8

La candidature de Toulouse au classement
Patrimoine mondial par l'UNESCO 8

Pêle-mêle

Des repères qui fondent l'identité locale 9

**En quête d'une identité métropolitaine,
pour quoi ? Pour qui ?** 10

Zoom sur...

Aéronautique et spatial :
vers un « patrimoine cognitif » local 13

**Les réseaux de transport,
marqueurs de l'identité métropolitaine** 14

**La carte Pastel, un élément identitaire
pour la métropole toulousaine ?** 16

De l'identité aux appartenances... 17

**L'occitan, élément d'identité pour de jeunes
métropolitains du XXI^e siècle ?** 19

**Migrations, immigrations... venus d'ailleurs,
métropolitains d'aujourd'hui** 20

**Quand le sentiment d'appartenance
communale rencontre les orientations
d'aménagement métropolitaines** 21

**L'université de Toulouse perçue
par ses étudiants** 24

Entretien avec... Catherine Beauville
Balades urbaines 26

Lire aujourd'hui la ville de demain 28

**Chronologie d'une évolution urbaine
et de ses courants architecturaux** 30

Entretien avec... Rémi Papillault
Architecture du XX^e siècle en Midi toulousain 34

Chronique aua/T
La centralité de proximité : de la polarisation
des fonctions à l'appropriation par l'usage 37

**Toulouse artistique 1880-1940,
une métropole à l'identité méridionale ?** 40

**Une métropole en quête
de paysages identitaires** 42

**Une historienne et une coloriste
reviennent sur la couleur de la « ville rose »** 46

Regard d'ailleurs
Les travailleurs migrants à Ho Chi Minh-Ville 50

Mémoires d'étudiants
Une autoroute dans le canal 52

La percée de la rue Ozenne à Toulouse,
1920-1925 53

Regard historique
1857 : de Bordeaux à Sète en chemin de fer 50

Retour sur la Biennale européenne du patrimoine urbain

La coopération métropolitaine à la reconquête des centres anciens

En novembre 2016, le Dialogue métropolitain inaugurerait la 1^{ère} édition de la Biennale européenne du patrimoine urbain.

L'association du Dialogue métropolitain de Toulouse associe une dizaine d'agglomérations à la métropole toulousaine¹. Elles ont en commun un patrimoine architectural et urbain exceptionnel, souvent inscrit, labellisé, voire reconnu patrimoine mondial par l'UNESCO. La création d'une Biennale autour du patrimoine urbain a ainsi marqué une étape importante de la construction de la coopération métropolitaine à travers une action concrète et fédératrice.

1. Membres de l'association du Dialogue métropolitain de Toulouse : la Communauté de communes Cœur et Coteaux du Comminges, les Communautés d'agglomération de l'Albigeois, du Grand Auch, du Grand Cahors, de Carcassonne Agglo, de Castres-Mazamet, du Pays de Foix - Varilhès, du Grand Montauban, du Muretain, de Rodez Agglomération, du SICOVAL, Toulouse Métropole et la Région Occitanie (membre associé).

Du 3 au 14 novembre 2016, cette première édition a fait étape :

- à Cahors pour un Forum européen « Quartiers anciens durables » ;
- à Auch pour une Rencontre « Centre ancien et politique de la ville » ;
- à Carcassonne pour un Colloque « Patrimoine mondial et territoires » ;
- à Toulouse avec un week-end « Permis d'expérimenter », ainsi que des « Dialogues métropolitains » autour de la nouvelle loi Liberté de Création, Architecture et Patrimoine.

Tout au long de la Biennale, l'Atelier métropolitain a proposé onze workshops universitaires à chaque étape mais aussi à Saint-Gaudens et Rodez.

Quels modes de vie contemporains en centre ancien ?

Les différentes rencontres ont impulsé des réflexions de fond sur les politiques publiques patrimoniales actuelles (en Occitanie, en France, en Europe et dans l'espace méditerranéen), sur leur renouveau, ainsi que sur des solutions innovantes en matière d'efficacité énergétique du bâti ancien et de participation citoyenne.

Au-delà de la seule entrée patrimoniale, le fil rouge de la Biennale était la reconquête des quartiers anciens. Les différents experts invités à s'exprimer en ont rappelé le caractère

prioritaire, le patrimoine constituant un vecteur d'optimisation et d'amplification des politiques publiques en ce sens.

En prolongement de cette première Biennale, l'association du Dialogue métropolitain de Toulouse souhaite s'engager en faveur de ce mouvement de reconquête des centralités avec la création d'un cluster « Patrimoine – Filières d'avenir », dans la lignée du « Plan national en faveur des nouveaux espaces protégés » présenté par Yves Dauge au Premier Ministre en février 2017. Il s'agit d'un premier pas vers la 2^{ème} édition de la Biennale européenne du patrimoine urbain en 2018.

Auch, centre ancien



La reconquête des quartiers anciens, fil rouge de la Biennale

L'existant comme projet, les coulisses de la scénographie de la Biennale

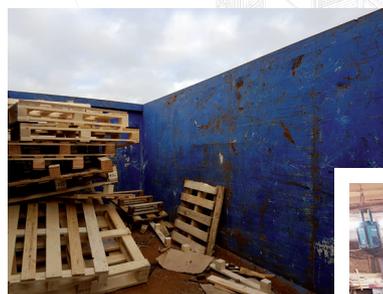
AAI - Atelier d'Architecture Itinérant

L'atelier métropolitain de Toulouse qui s'est tenu au Quai des Savoirs a fait appel à une équipe pluridisciplinaire (architectes, graphistes, designer, artisans, bénévoles...) afin de concevoir et d'organiser une scénographie qui soit au service des participants et des sujets abordés. La scénographie a été conçue par les jeunes architectes toulousaines de l'Atelier d'Architecture Itinérant.

Pour accueillir les différents temps de cet atelier (travaux étudiants, conférences, débat entre élus, remise d'un prix littéraire...), la scénographie a d'abord été pensée comme un lieu modulable. Elle a par ailleurs été construite dans une dynamique de circuit-court, c'est-à-dire presque entièrement à partir de matériaux de réemploi. Les scénographes ont utilisé une démarche de conception inversée partant de matériaux et de déchets collectés pour imaginer le projet. Il s'agit d'y voir les multiples potentialités, car comme l'affirme l'architecte Jean-Marc Huygen « le déchet n'existe pas, seul existe notre regard étroit et discipliné sur les choses matérielles ». Cette démarche

répond avant tout à la volonté du Dialogue métropolitain d'investir sur le savoir-faire des personnes plutôt que sur la matière neuve et de privilégier l'économie de moyens par l'utilisation de matériaux dévalués.

Les acteurs du patrimoine ont comme ambition de transmettre l'existant en l'adaptant sans en ignorer l'essence. La conception à partir de matériaux récupérés s'inscrit dans cette même idée, partir de l'existant devenu inadapté et le transformer. C'est en cela que la scénographie (contenant) se met au service de la Biennale (contenu) puisque toutes deux se fondent sur le « déjà-là ». Il s'agit aujourd'hui de le considérer avec une vision contemporaine, de « regarder les choses banales avec un regard inhabituel » comme l'affirme le designer italien Vico Magistretti. Ainsi, les paravents d'exposition, les tables, les bancs et autres installations modulables ont été fabriqués grâce à des matériaux récupérés et jugés sans valeur initiale. L'espace ainsi construit a permis de vivre les questions du patrimoine urbain aussi bien qu'avec une scénographie flamboyante neuve, le bon sens en plus !



Une démarche de conception inversée partant de matériaux et de déchets collectés



L'Atelier métropolitain, Quai des Savoirs

Une scénographie à partir de matériaux de réemploi :

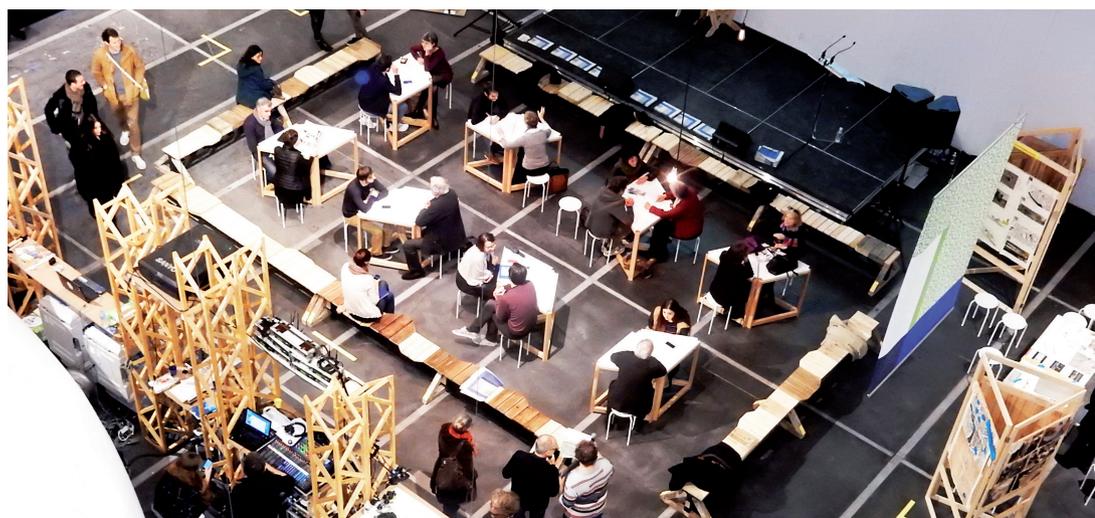
2,5 mois de travail

1,4 km de bois de palettes reconditionné et réassemblé

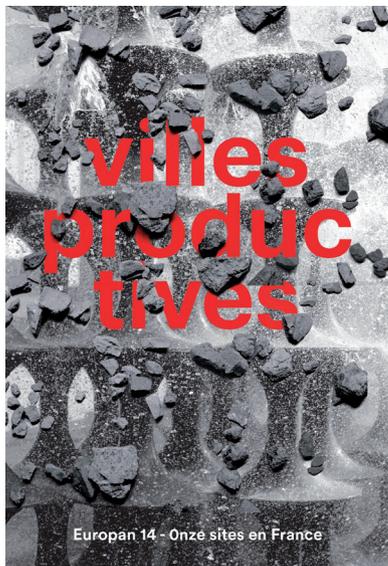
72 % de matériaux de réemploi

100 % des installations réutilisées après la Biennale

En savoir plus : www.labiennale.fr



EUROPAN 14, « ville productive »



Toulouse Métropole et les communes de Balma, l'Union et Toulouse participent à la 14^e édition d'EUROPAN. Ce concours d'idées d'architecture et d'urbanisme, destiné aux jeunes professionnels, a lieu tous les deux ans dans une vingtaine de pays européens, autour d'un thème commun et à partir de situations urbaines réelles proposées par les collectivités. La nouvelle édition interroge la notion de « ville productive », c'est-à-dire la place des activités de production dans la ville contemporaine.

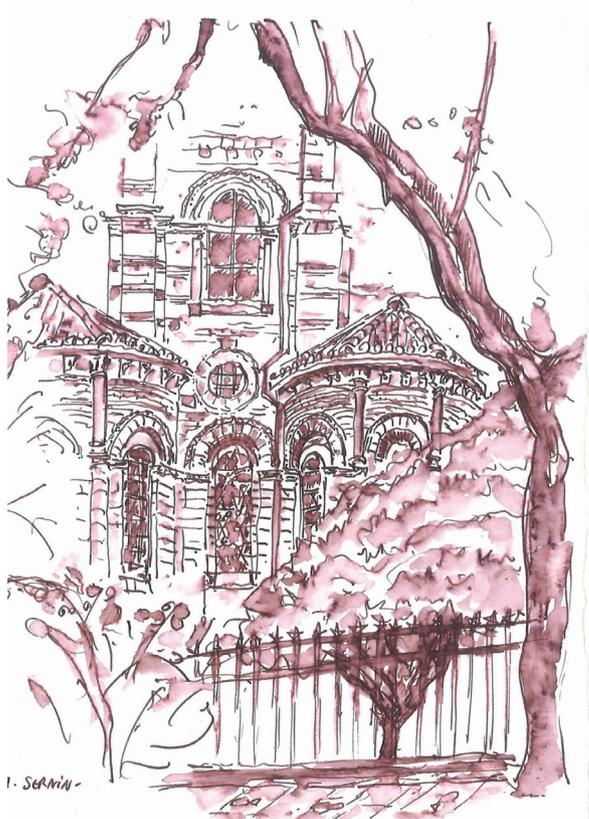
Le site de Balma Gramont a été retenu pour cette 14^e session. Les candidats sont amenés à réfléchir à la cohabitation des activités pro-

ductives et des autres fonctions de la ville mixte au sein de cette porte métropolitaine qualifiée de « poste de centralité avancé » dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la grande agglomération toulousaine.

Après une visite de site le 7 avril dernier qui a réuni candidats potentiels, élus, acteurs privés et publics du territoire, les candidatures sont ouvertes jusqu'au 30 juin. Les lauréats seront sélectionnés par le jury EUROPAN en concertation avec les collectivités, pour une publication des résultats le 1^{er} décembre.

En savoir plus : europan-europe.eu

La candidature de Toulouse au classement Patrimoine mondial par l'UNESCO



Toulouse prépare depuis 2015 une candidature auprès de l'UNESCO en vue de son classement au Patrimoine mondial.

L'inscription d'un site par l'UNESCO est fondée sur sa « valeur universelle exceptionnelle ». C'est son apport au récit mondial qui le distingue et lui donne une légitimité à en témoigner sur la scène internationale.

La Ville de Toulouse travaille actuellement à démontrer que le patrimoine et l'urbanisme ont été marqués par les pouvoirs royaux, religieux, comtaux et des Capitouls. Cette orientation intégrerait aussi les trois biens déjà classés au patrimoine mondial à Toulouse : le canal du Midi, expression du pouvoir

royal, la basilique Saint-Sernin et l'Hôtel-Dieu Saint-Jacques, étapes emblématiques du chemin de Saint-Jacques de Compostelle et expression du pouvoir religieux.

Un premier dossier doit être proposé au Ministère de la Culture pour avis et inscription sur la liste indicative de l'État français avant la constitution d'un dossier définitif et d'un plan de gestion du patrimoine à l'horizon 2024, date à laquelle la candidature de Toulouse pourrait être proposée au Comité du patrimoine mondial.

Des repères qui fondent l'identité locale !



En quête d'une identité métropolitaine Pour quoi ? Pour qui ?

Robert MARCONIS

En France, les métropoles de province¹ se sont progressivement imposées entre 1960 et 1975 dans l'armature urbaine d'un pays fortement centralisé. Déjà capitales de leur région administrative huit grandes agglomérations françaises ont été également promues métropoles d'équilibre par la DATAR en 1964, afin d'organiser le redéploiement territorial de l'appareil productif national autour de « pôles de croissance ».

Des identités face au défi de la modernité

Cette injonction métropolitaine y entraîna une forte croissance économique et démographique, qui a dépassé largement les communes centres, leur imposant une réflexion nouvelle sur leur mode de gouvernance et leur configuration territoriale future. Dans la plupart d'entre elles, l'État a imposé en 1966-1968 une organisation intercommunale de type « communauté urbaine », tandis que se mettaient en œuvre les procédures devant conduire à l'élaboration de schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU), prescrits par la loi d'orientation foncière de 1967. Ces nouveaux défis furent à l'origine de la création de plusieurs agences d'urbanisme².

Pendant qu'émergeaient et s'organisaient ces métropoles, la question de leur identité ne se posait guère. Curieusement c'est même d'en haut, et souvent sans concertation, que l'État leur attribua des « vocations », vecteurs d'identités futures : fonction européenne à Strasbourg, « capitale de l'aéronautique et de l'espace » pour Toulouse, Europort du Sud à Marseille autour du complexe industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer... La priorité pour toutes ces agglomérations était d'entrer dans la modernité et d'effacer souvent

toute trace d'un passé « provincial » révolu, afin de « jouer dans la cour des grandes ». Ce fut l'heure des grands travaux d'urbanisme empruntant à des modèles mis en œuvre dans la capitale, dont l'État dirigeait dans le même temps un ambitieux programme de modernisation et de restructuration (villes nouvelles, RER, équipements à vocation internationale...) pour en faire une grande métropole mondiale. Rénovation ou dédoublement des centres anciens (La Part-Dieu, Meriadec...) « villes nouvelles » en périphérie (Villeneuve d'Ascq, Rives de l'Étang de Berre, L'Isle d'Abeau... et le Mirail à Toulouse...). Cette fièvre modernisatrice se fit souvent aux dépens du patrimoine bâti, qui fondait l'identité de bien des villes, et cela malgré quelques tentatives de sauvegarde et de mise en valeur, que permettait par exemple la loi Malraux de 1962 sur les secteurs sauvegardés.

Progressivement les métropoles de province ne se différençaient plus entre elles, confrontées aux mêmes problèmes de croissance dans le domaine de la circulation et des transports en particulier. Même les grandes villes qui n'avaient pas été « élues » métropoles d'équilibre, s'engageaient dans des logiques semblables (Le Polygone à Montpellier, La Villeneuve à Grenoble...).

Des identités au service du marketing territorial

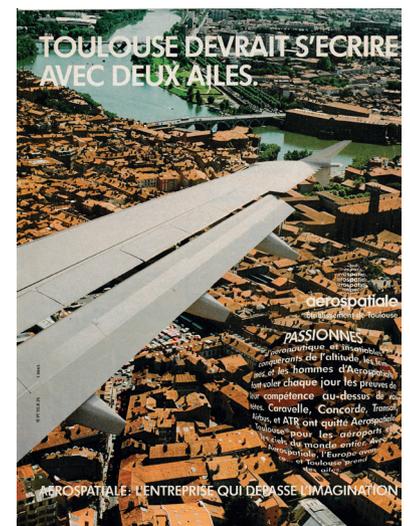
Un tournant s'esquisse au milieu des années 1970. Plusieurs facteurs se conjuguent alors. Tandis que les classes moyennes s'installent en périphérie pour accéder à la propriété d'une maison individuelle, la croissance des grandes métropoles organisées par et pour l'automobile suscite des revendications de plus en plus vives face à l'engorgement de la voirie, malgré de lourds investissements routiers. S'impose alors l'idée qu'il convient d'y relancer les transports collectifs et de repenser pour cela l'espace public dans les zones les plus denses. Question complexe dans les métropoles dont la taille ne justifiait pas le choix d'un métro comme à Marseille, Lyon ou Lille, et qui se virent proposer des solutions de type tramway au sol, adoptées. Si Nantes et Grenoble

1. MARCONIS R., *Urbanisation et urbanisme en France, Les métropoles de province*, La Documentation française, 2002.

MARCONIS R., *France, recompositions territoriales*, La Documentation française, 2006.

2. L'agglomération de Toulouse n'a pas eu de statut de communauté urbaine à cette époque. Elle deviendra communauté d'agglomération en 2001 seulement et communauté urbaine en 2009. L'agence d'urbanisme de Toulouse a été créée en 1972.

Encart de promotion de Toulouse et de l'Aérospatiale, 1991



« **Brest à la pointe de l'Europe** »

« **Montpellier la surdouée, berceau du futur** »

« **Toulouse devrait s'écrire avec deux ailes** »

« **Nantes, l'effet côte Ouest** »

« **Lille, la Métropole position** »

s'engagent dans de tels projets, d'autres hésitent entre VAL et tramway. Toulouse opte alors pour un « métro léger » souterrain de type VAL, symbole d'un développement urbain fondé sur des technologies nouvelles... et qui n'impose pas de limiter la place de l'automobile dans son centre. Ces choix ne sont pas sans conséquence sur l'identité de ces métropoles ; imprimant durablement leur marque à la configuration de leurs territoires. Ils incombaient désormais aux élus locaux, qui n'ignoraient pas leurs implications financières et les conséquences politiques d'une limitation de l'usage de l'automobile. Ils témoignaient aussi d'un processus de transfert des compétences entre l'État et les collectivités territoriales qu'ont accéléré les lois de décentralisation de 1982.

Dans le même temps, sous la pression de l'opinion, les élus se voyaient reprocher des choix urbanistiques (« métro-boulot-dodo »), qui avaient trop souvent sacrifié le patrimoine à la modernité, et privé bien des villes des éléments d'une identité culturelle, dont on s'aperçut qu'elle était revendiquée non seulement par les habitants nés dans ces lieux, ou qui s'y étaient installés depuis longtemps, mais aussi par les nouveaux venus, souvent ceux que l'on nommait les « décentralisés ».

En quête d'aménités spécifiques, ils renâclaient à retrouver dans les métropoles un cadre et un mode de vie qui leur rappelaient trop ceux qu'ils avaient connus dans la capitale ou sa banlieue.

Enfin, le désengagement de l'État dans le domaine économique et la montée du chômage, incitaient les acteurs locaux à prendre un rôle de plus en plus important pour attirer de nouveaux investisseurs dans des secteurs qu'on imaginait porteurs d'avenir, et qui profitaient souvent du potentiel accumulé dans ces métropoles au cours des deux décennies précédentes. Beaucoup choisirent de repenser le développement autour d'entreprises innovantes, valorisant les gisements de matière



Affiche du Forum des Arts de l'Université Scientifique et Technique, 1986
Projet de Ville pour Toulouse, 1993

grise, constitués par les universités et les laboratoires de recherche. Les métropoles se pensèrent alors comme des « technopoles », s'engageant dans une compétition qui prit une dimension internationale.

Pour développer leur attractivité, pour séduire de nouveaux investisseurs, de nouveaux habitants, de nouveaux contingents d'ingénieurs, de techniciens et de cadres, elles s'efforcèrent alors de mettre l'accent sur leurs atouts, en soulignant leurs différences. Ce « marketing territorial »³ suscita des réflexions nouvelles sur leur « identité ». Dans un monde qui fonctionnait de plus en plus sur la base de réseaux », chacune se voulait « carrefour », si possible « européen » (« Lille, la Métropole position ») et, quand la géographie se prêtait mal à la démonstration, d'autres, comme Brest, préféraient se dire, carte à l'appui, « à la pointe de l'Europe ». Potentiel scientifique, industriel ou culturel, grands événements, qualité de la vie... ont été habilement mobilisés : « Montpellier la surdouée, berceau du futur », « Toulouse devrait s'écrire avec deux ailes », « Nantes, l'effet côte Ouest »... Cette quête d'identité mobilisa les acteurs locaux ; elle fut portée parfois par un grand élu médiatique, ou s'est appuyée sur un « projet urbain » que symboli-

3. ROSEMBERG M., *Le marketing urbain en question*, Anthropos, 2000.



Affiche de promotion de Montpellier

sait une opération d'urbanisme ou un geste architectural emblématique (Tour « Crayon » de la Part-Dieu, Antigone à Montpellier, Euralille).

Identités et projets métropolitains

Ces identités construites pour s'imposer dans une compétition avec d'autres métropoles, eurent aussi pour effet de faire redécouvrir un patrimoine historique ou naturel que l'on avait souvent ignoré dans les décennies précédentes quand on n'y avait pas porté gravement atteinte au nom d'un urbanisme trop

4. BOURDIN A., *Le patrimoine réinventé*, PUF, 1984.

5. BOURDIN A. (sous la dir. de), *La métropole fragile*, Éditions du Moniteur, 2015.

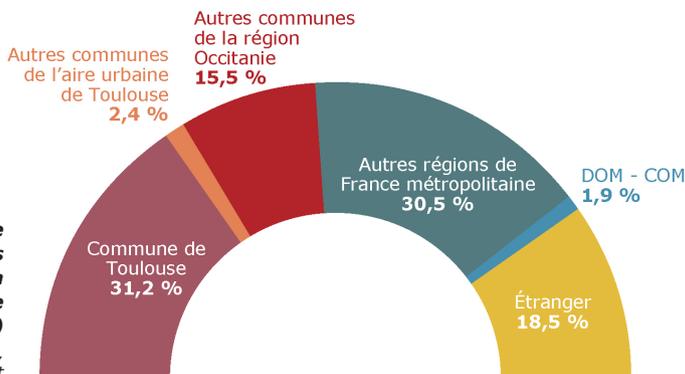
6. « Fait urbain, Fait métropolitain », *Belveder* n°0, décembre 2016.

Acronymes :

DATAR : Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale
SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
VAL : Véhicule Automatique Léger

Lieux de naissance des habitants de la commune de Toulouse (2013)

Source : Insee, recensement



protection et la mise en valeur des « fronts d'eau » avec la reconquête des rives de grands fleuves ou de façades portuaires... Fondateur des nouvelles identités métropolitaines au début du XXI^e siècle, cet équilibre, Toulouse l'avait souhaité, dès 1993, en présentant son « Projet de Ville » : « *L'ambition d'une ville forte, L'équilibre d'une ville douce* ».

L'habitant de ces grandes métropoles en expansion adhère-t-il à ces images et à ces références identitaires construites d'abord pour promouvoir leur ville à l'extérieur en utilisant des supports médiatiques de plus en plus

La quête d'une identité métropolitaine ne saurait oublier la diversité des populations de ces vastes aires urbaines

variés. Et qu'en est-il quand elles sont reprises par des agences de communication qui n'hésitent pas à utiliser des références à la langue anglaise, parfois avec humour (OnlyLyon), parfois de façon plus surprenante, comme avec So*Toulouse, « marque de rayonnement qui a pour objectif de faire

connaître la destination Toulouse et donner envie d'y venir », alors que dans le métro, symbole de modernité, les annonces sont faites seulement en français et... en occitan, laissant perplexes les usagers étrangers vivant la mondialisation au quotidien... et en anglais ?

La quête d'une identité métropolitaine ne saurait oublier en effet la diversité des populations de ces vastes aires urbaines qui se sont profondément renouvelées au cours des dernières décennies. Aujourd'hui, 33,6 % seulement des habitants de la commune de Toulouse sont nés dans l'aire urbaine (31,2 % à Toulouse même), et 15,5 % dans le reste de la nouvelle région Occitanie. Plus de la moitié sont natifs d'une autre région métropolitaine (30,5 %) – dont 8,3 % pour l'Ile de France –, des DOM (1,9 %) ou de pays étrangers (18,5 %). Cet apport « extérieur » est moins important dans l'ensemble des communes de l'aire urbaine hors Toulouse : les habitants nés hors de l'Occitanie n'étant plus que 39,3 %. Comment « faire métropole », avec des population d'origines si diverses, qui se renouvellent fortement et se redistribuent au sein de l'aire urbaine ? En 2013, 10 % des 458 000 habitants de la seule commune de Toulouse n'y résidaient pas l'année précédente et 10 % y occupaient un logement différent.

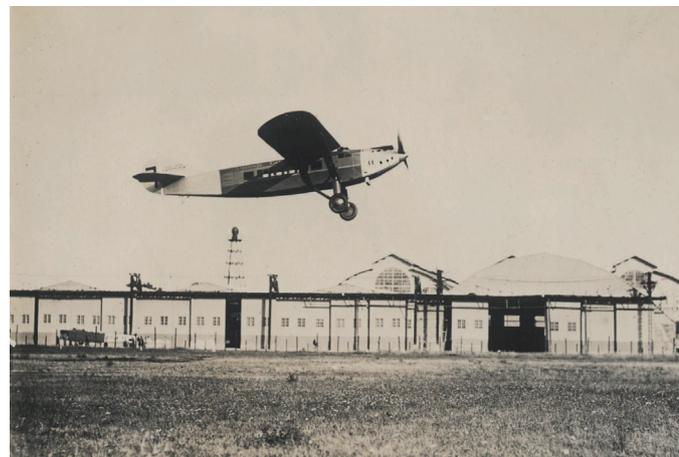
À Toulouse, comme ailleurs, à la diversité des origines s'ajoutent bien sûr de fortes disparités de revenus, d'activités et de modes vie qui induisent des rapports très variés avec les territoires métropolitains et la façon dont il sont « vécus » et perçus⁵. Comment en serait-il autrement sur des territoires de plus en plus vastes et de plus en plus peuplés (453 communes et 1,3 million d'habitants pour l'aire urbaine de Toulouse) ? Chacun vit le fait métropolitain⁶ à différentes échelles qui nourrissent des « identités multiples », parfois antagonistes. On peut penser qu'elles mettront sans doute de longues années pour converger et se reconnaître éventuellement dans UNE identité métropolitaine, qui reste à construire dans une métropole sans doute mieux identifiée de l'extérieur, que par ceux qui tentent, au quotidien, d'y « vivre ensemble ».

Aéronautique et spatial : vers un « patrimoine cognitif » local

Sylvain ALASSET
Yoan THYSSIER

L'histoire de Toulouse, de l'aéronautique et du spatial s'écrit sur plus de 100 ans, depuis les premiers vols de la compagnie de transport de courrier aux pilotes de légende Jean Mermoz, Antoine de Saint-Exupéry et Henri Guillaumet. Leur identité est étroitement imbriquée, en témoigne encore l'inauguration en 2016 du siège monde d'Airbus à Blagnac dans le « cœur battant » du groupe selon les mots de Tom Enders, président exécutif d'Airbus. Cette histoire économique commune s'objective par des dizaines de milliers d'emplois directs pour l'agglomération toulousaine (environ 80 000 à une échelle large). Mais de manière plus profonde, elle participe à bâtir un « patrimoine cognitif »* local qui représente un facteur de développement décisif des réseaux économiques et des écosystèmes. Les coopérations antérieures réussies laissent des « traces » positives dans les mémoires, constituant un terreau propice à d'autres projets communs à venir.

* concept emprunté au Professeur de Sciences Économiques Gabriel Colletis à l'Université Toulouse 1 - Capitole.



Avion Latécoère, Montaudran, début des années 1930.

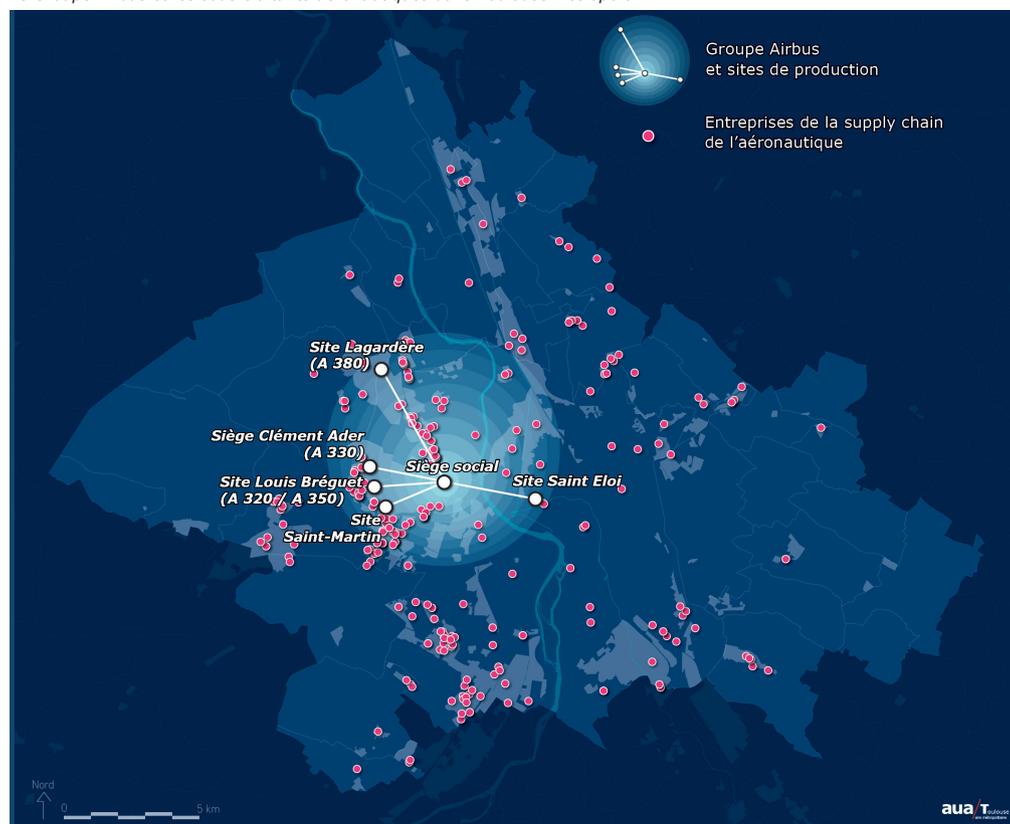
Airbus : 2 millions de m² sur les 11 millions de m² d'immobilier d'entreprise que compte Toulouse Métropole (bureaux et locaux d'activité)

Source : Base de données du parc immobilier d'entreprise - aua/T 2016.

Siège mondial d'Airbus à Blagnac



Le Groupe Airbus et les sous-traitants aéronautiques dans Toulouse Métropole



Les réseaux de transport, marqueurs de l'identité métropolitaine

Bruno BALMOT

L'amélioration des mobilités engendre une nouvelle utilisation de l'espace, qui peut se traduire paradoxalement par une dilution du sentiment d'appartenance. Mais les réseaux de transports sont aussi des marqueurs : mobilier urbain, stations, véhicules... Comment participent-ils de l'identité métropolitaine ? Permettent-ils une meilleure lisibilité du territoire, notamment pour les nouveaux arrivants ?

De l'échelle métropolitaine à l'identité métropolitaine

L'amélioration constante des vitesses de déplacement a fortement modifié le rapport à l'espace. Le budget-temps consacré à la mobilité est relativement stable : la vitesse ne permet pas de gagner du temps, mais bien souvent d'augmenter la distance parcourue.

Apparaissent ainsi des bassins de vie à grande échelle, à l'instar des aires urbaines définies selon les flux domicile-travail. Les métropoles – au-delà d'une échelle institutionnelle –, représentent également une intensité de flux et d'échanges sur un même territoire. Or, ces vastes entités urbaines interrogent la construction d'un sentiment d'appartenance chez leurs habitants.

Si les réseaux de transport constituent un corollaire incontournable à l'existence d'une échelle métropolitaine, ils peuvent aussi constituer une limite à la construction d'une identité métropolitaine. Ils rendent en effet possible des pratiques quotidiennes spatialement éclatées (« la ville à la carte ») qui peuvent réduire l'appropriation d'un territoire de proximité, et conduire à une spécialisation des lieux peu favorable au sentiment d'appartenance à la métropole : zones d'activités, de loi-

sirs, « villes-dortoirs », etc. De plus, traverser un territoire ne signifie pas le fréquenter, et la mobilité peut aussi générer un « effet tunnel », où le déplacement est souvent perçu comme un « temps perdu ».

Par ailleurs, dans un contexte de difficulté d'accès à l'emploi, d'augmentation des coûts du foncier et de l'énergie, la mobilité devient autant un facteur de discrimination qu'un facteur d'inclusion au territoire métropolitain.

Mais s'ils peuvent détériorer l'attachement à un bassin de vie à mesure qu'ils l'étendent, les réseaux de transport ne représentent-ils pas aussi un des leviers, un des marqueurs de l'identité métropolitaine ? Lorsque l'on interroge d'ailleurs des habitants sur ce qu'évoque pour eux la notion de « métropole », le mot « transport » n'est jamais bien loin.

Relier, identifier

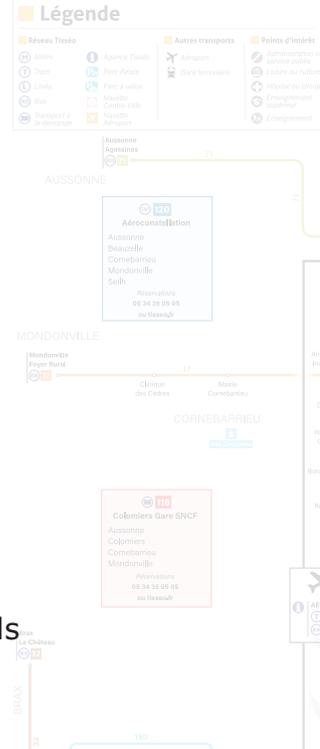
Dans les années 1980, le renforcement d'une solidarité d'agglomération et la création d'une identité métropolitaine furent au cœur des politiques d'espaces publics, comme celle menée par le Grand Lyon. Le mobilier urbain fut ainsi l'un des outils de cette politique avec la création d'une « ligne » unique d'agglomération. De la même

manière, les réseaux de transport ne sont-ils pas l'une des composantes de cette recherche d'unité nécessaire à la constitution des métropoles ? Ils peuvent également être un élément de réponse face aux risques de « désagrégation » urbaine et aux vulnérabilités sociales liées à la hausse du couple distance/coût de la mobilité.

En plus de relier, les réseaux de transports identifient. Ils marquent l'appartenance à un même système urbain. Les bus, bouches de métro, stations de tramway, bornes Vélo'Toulouse, etc. sont aujourd'hui présents, identiques et identifiables sur une grande partie de l'agglomération toulousaine.

Dans les grandes métropoles, le choix même du système de transport (métro, tramway) constitue un marqueur identitaire non sans conséquences sur l'aménagement de l'espace public.

La visibilité ou non d'une offre de transport permet d'identifier ce qui est et ce qui n'est pas lieu métropolitain, tout comme la différenciation de l'offre à l'intérieur du territoire métropolitain peut permettre de qualifier le tissu urbain en fonction de sa desserte, selon que l'on croise une bouche de métro, une ligne de bus régulière ou un transport à la demande. Cette visibilité

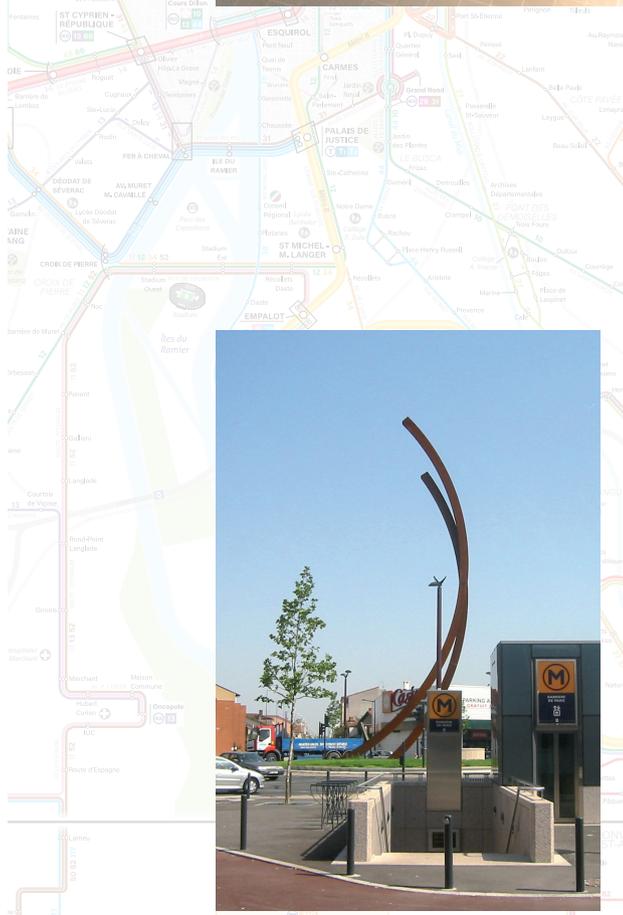


La visibilité ou non d'une offre de transport permet d'identifier ce qui est et ce qui n'est pas lieu métropolitain

est un repère autant pour les habitants que pour les nouveaux arrivants qui découvrent ce territoire, et pour qui le plan du réseau est également un important outil d'appropriation.

À cette faculté d'identification et de compréhension du territoire vient s'ajouter un certain attachement au réseau de transport, à la visibilité quotidienne des véhicules, du mobilier et d'une marque commerciale qui accompagne le développement urbain ; un attachement qui intervient à toutes les échelles, de la métropole (métro, TER) à la commune (navette communale).

L'attachement au territoire passe par la compréhension de son échelle, et les réseaux de transport en sont un des leviers. Finalement, les arrêts de bus, les stations de métro, mais aussi le périphérique comptent peut-être parmi les lieux qui représentent le plus l'espace métropolitain, si l'on considère qu'ils permettent à l'espace de devenir territoire. Mais ils contribuent toujours à faire que l'espace devient temps. Et qu'advient-il du sentiment d'appartenance au territoire quand Hyperloop pourra relier Toulouse à Montpellier en moins de quinze minutes... ?



Œuvres d'art des stations de métro Carmes, Palais de Justice et Barrière de Paris



La carte Pastel, un élément identitaire pour la métropole toulousaine ?

Pierre LÉPAGNOL
Frédéric TOUPIN

Les gestionnaires de réseaux de transports urbains « communiquent » régulièrement et soignent leur identité visuelle : livrée des autobus et tramways, marque, logo, slogan, événements liés à l'ouverture de nouvelles lignes, objets promotionnels, etc. Dans les années 1980, la RATP lançait sa campagne « *ticket chic, ticket choc* » : avoir en poche ce ticket jaune suggérait un

Acronymes :
RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens
TER : Transport Express Régional

usage « décomplexé » et choisi de la ville, où les transports ne seraient plus subis sur le mode métro-boulot-dodo.

Papeterie, gadgets, maroquinerie, T-shirts... le merchandising et la vente de produits dérivés utilisant l'identité visuelle des réseaux de transport des grandes métropoles se sont fortement développés. Ces initiatives sont parfois encouragées, voire contrôlées et labellisées par les municipalités qui y voient un outil de promotion et de différenciation du territoire.

Si ces objets ciblent essentiellement une clientèle touristique, ils s'adressent également aux habitants-usagers sur le mode du clin d'œil et de la référence commune. L'usage partagé d'un réseau de transport

vient donc signer l'appartenance commune à un territoire.

À Toulouse, avec la marque Tisséo, le titre de transport orange et la carte Pastel s'inscrivent progressivement dans le quotidien des usagers, mais participent-ils d'une identité toulousaine ? Mise en place en 2007, la carte Pastel s'étend dorénavant au réseau TER Midi-Pyrénées, aux bus interurbains (Arc-en-ciel en Haute-Garonne, Tarnbus) ainsi qu'aux réseaux urbains d'Albi et de Tarbes. Paradoxalement, cette extension hors réseau urbain toulousain vient diluer l'image purement urbaine et « toulousaine » de la carte Pastel tout en contribuant à construire une appartenance à l'aire métropolitaine toulousaine, d'Albi à Auch, de Montauban à Carbone, grâce aux TER. ■



Le tramway de Tours, entre marquage et marketing territorial

Quand les réseaux de transport de type métro ou tramway sont parfois supports d'actions artistiques, le tramway de Tours a été pensé comme une seule et unique œuvre d'art, à la fois fixe et mobile. Il a donné lieu à une rare démarche de design urbain dès la définition du programme de l'opération, associant des personnalités renommées, artistes, sociologues, géographes et designers. Le projet d'infrastructure est pensé comme la conception d'un « quatrième paysage » de l'agglomé-

ration aux côtés de la Loire, des jardins et du patrimoine bâti. Tous les éléments techniques sont concernés avec un objectif de dialogue et de coordination visuelle : matériel roulant, mobilier, espaces publics, centre de maintenance... Le projet de design urbain diffuse l'image du tramway tout au long de la ligne, jusqu'au cœur des quartiers traversés. Le tramway est ainsi devenu un objet de marquage territorial (il marque) et de marketing (il est une marque).



De l'identité aux appartenances...

Marie-Christine JAILLET

La notion d'identité est polysémique, recouvrant selon les disciplines qui s'y réfèrent, des registres différents, social, culturel, religieux, territorial etc. Elle peut être construite, donnée, imposée aussi quand elle devient une identité assignée et exclusive d'autres appartenances. Mais qu'elle s'applique à des individus, à un groupe ou à un territoire, elle est par nature composite, plurielle.

Pour ce qui est de la question de l'identité métropolitaine, plutôt que de chercher à déterminer, de façon frontale, ce qui fait l'identité d'une métropole – l'identité étant toujours située et labile – il semble plus opératoire de s'intéresser, d'une part à la manière dont ses habitants élaborent leurs modes d'appartenance territoriale ou de reconnaissance dans des lieux, et d'autre part à celle dont les collectivités locales développent une politique de marque, participant à la mise en scène d'une identité métropolitaine. Il reste ensuite à mettre en regard ces deux approches, en se demandant si l'offre ainsi élaborée par l'action publique fait ou non l'objet d'une appropriation par celles et ceux qui habitent l'espace métropolitain.

Une logique de marque

Dans la concurrence inter métropolitaine dans laquelle elles sont de fait inscrites, chaque métropole cherche à être reconnue, à se singulariser, à se distinguer. Les métropoles tendent ainsi à développer une logique de marque, empruntant au patrimoine (paysager, bâti, historique, culturel...) les éléments les plus spectaculaires ou simplement les plus fortement différenciants, développant des devises ou des slogans, créant des emblèmes (« geste » architectural ou événement festif ou culturel) susceptibles d'agir à la manière de signaux identitaires. Mais elles mobilisent aussi, dans cette quête « identitaire » des éléments moins matériels : la réputation telle que les enquêtes d'opinion s'attachent à l'apprécier, qu'elles s'adressent à une catégorie de population (les étudiants, les cadres ou les touristes) ou plus largement à un panel supposé représenter la diversité de la population. Ces sondages qui donnent lieu à des classements participent, plus ou moins selon les métropoles, à leur notoriété.

Appartenance(s)

Quant aux habitants de ces métropoles, la manière dont ils construisent (et disent) leur rapport au territoire, dans une dimension sinon identitaire, du moins d'appartenance, conduit à deux observations. La première réside dans la capacité de chaque métropolitain à décliner son appartenance de manière multiscale : à un habitant de la même commune, on se dit de tel ou tel quartier, ou de tel ou tel lotissement ; dans l'entreprise où l'on travaille, dont le bassin de recrutement est celui de l'agglomération, on se dit de telle ou telle commune, et lorsqu'on se trouve en vacances en Bretagne ou à l'étranger on se dit « de Toulouse ». Ces manières de dire ses lieux de références, selon les circonstances et l'interlocuteur, ne s'excluent pas. Elles s'ajoutent, se superposent. On est bien, à la fois, de telle rue, de tel immeuble ou de tel lotissement, et de tel quartier ou de telle commune, et de telle agglomération... Et chacun joue de ces différents registres : se disant avant tout « villageois » contre l'invasion métropolitaine de son cadre de vie, mais pleinement métropolitain pour revendiquer l'arrivée de la LGV...



À cette première plasticité de l'appartenance s'en ajoute une seconde qui met au jour une autre réalité : dans des sociétés plus mobiles, où les métropoles connaissent des brassages sociaux et culturels qui se renouvellent constamment, nombre de métropolitains ont été amenés, dans leur parcours de vie, à changer, volontairement ou sous contrainte, de pays, de région, de commune, de ville. Inscrits de fait dans des systèmes d'appartenance multiples, ils montrent une certaine agilité à jouer de ces appartenances, soit en vivant réellement entre plusieurs lieux – ils circulent alors entre résidences « principale », « secondaire », « familiale » par exemple – soit en « habitant » en pensée des lieux aimés, d'attachement et d'ancrage, certains fréquentés dans l'enfance ou en raison des hasards de la vie, d'autres choisis et adoptés. Ces systèmes d'appartenance sont mouvants, évoluent au gré des temps de la vie. On peut donc être pleinement d'ici, de là-bas, et d'ailleurs...

Comment se rencontrent cette expérience « habitante » des métropolitains – adossée à une mobilité et à une circulation qui se sont consi-

dérablement accrues – et les efforts développés par les collectivités pour asseoir une image, une marque ? Cette production qui tend à valoriser la métropole et ses atours, à la rendre « désirable » sur les différents « marchés » où se joue son développement, peut générer chez les habitants de la métropole une forme de « fierté patriotique », et ce d'autant plus quand elle contribue à valoriser le cadre de vie où ils vivent. Mais elle est loin de répondre à un enjeu auquel sont pourtant confrontées les métropoles : construire un sentiment commun d'appartenance qui permette à des habitants aux histoires de plus en plus diverses, aux trajectoires de plus en plus singulières et complexes, habitant ici, mais se revendiquant tout autant d'ailleurs, de, sinon se reconnaître un destin commun, du moins se sentir « parties liées ». Cela suppose que les métropoles s'attellent à développer un récit commun qui reconnaisse à chacun de ses habitants qu'il contribue, par son histoire, par le parcours qui a été le sien, par les ressources qu'il apporte avec lui, à leur identité. ■



L'occitan, élément d'identité pour de jeunes métropolitains du XXI^e siècle ?

Florence MIZZI

Jusqu'à la fin du XIX^e siècle l'occitan a été la langue partagée par tout le tiers sud de la France. Langue d'usage du peuple, elle fut utilisée plus discrètement par les élites à partir du XVI^e siècle – quand l'État central s'affirme – tout en gardant sa vitalité littéraire. La scolarisation massive des enfants dans les écoles de la République française fera peu à peu décliner sa transmission familiale et son usage jusqu'au lendemain de la Première Guerre mondiale.

Calandretas

Or aujourd'hui, au début du XXI^e siècle, plus de 800 jeunes toulousains parlent cette langue avec (presque) autant de facilité que le français ! Ces enfants sont les élèves de l'une des dix écoles maternelles et élémentaires qui offrent un enseignement pour partie en occitan sur le grand territoire toulousain. Six sont associatives – les calandretas ¹ – et proposent un enseignement en immersion. Quatre sont des écoles publiques où la scolarité se fait à parité en français et en occitan – seule la langue occitane bénéficie de cet enseignement à parité sur l'académie.

Pour quelles raisons ces élèves et leurs familles – comme bien d'autres dans tout le Grand Sud de la France – choisissent-ils d'apprendre cette langue dont la pratique sociale a fortement reculé durant plusieurs décennies ?

Olivier Lamarque, conseiller pédagogique d'occitan à l'Inspection d'Académie de la Haute-Garonne, apporte quelques éléments d'analyse.

Il y a la motivation de familles récemment arrivées en terre occitane qui souhaitent donner à leurs enfants une attache locale, une ouverture à la culture de leur nouveau lieu de résidence – une manière de s'ancrer familialement dans un espace régional qui leur est « étranger ». Il y a aussi celle de « locaux », de parents d'élèves qui ont encore des grands-parents, des proches qui parlent le « patois » – ou qui en gardent le souvenir. Leur souhait est de prolonger cette histoire familiale.

Ancrage local et motivations familiales

Au-delà de ces motivations propres à l'occitan d'autres « bonnes raisons » expliquent aussi le choix des familles. Il y a la volonté de faciliter la connaissance des langues vivantes par un apprentissage précoce d'une seconde langue. L'envie également d'apporter une ouverture culturelle jugée positive et propre à enrichir les enfants. Joue aussi la possibilité via l'occitan d'accéder à des classes de « bons élèves » – puisque aptes à suivre un enseignement bilingue. L'inverse est aussi vrai, des parents ont une image plutôt négative de l'occitan et n'en voient pas l'intérêt pour l'avenir de leurs enfants. Enfin, en ce qui concerne les calandretas, l'attrait d'une pédagogie différente et



d'un investissement associatif autour de l'école sont des facteurs de choix importants.

L'engouement pour l'occitan va bien au-delà. D'autres actions de sensibilisation sont développées par l'Inspection d'Académie de la Haute-Garonne et soutenues par un réseau associatif occitaniste assez actif ². Ces actions sont souvent réalisées en partenariat avec la Mairie de Toulouse et d'autres collectivités territoriales. Les enseignants sont chaque année plus nombreux à s'y intéresser. En 2016/2017, les élèves de plus de 50 classes d'écoles toulousaines ont ainsi bénéficié de l'un des divers dispositifs d'éducation et de sensibilisation artistique et culturelle proposés par la Ville en ce domaine.

Une diffusion de l'occitan aux multiples facettes qui témoigne ainsi d'une reconnaissance de cette langue pluri-centenaire comme marqueur identitaire du territoire métropolitain toulousain.

1. Écoles associatives sous contrat de l'Éducation Nationale qui proposent un enseignement bilingue en immersion.

2. Centre régional des enseignants d'occitan 31, Centre occitan des musiques et danses traditionnelles, Les ateliers du monde, D'arts et d'oc...

Migrations, immigrations...

Venus d'ailleurs, métropolitains d'aujourd'hui

Pierre LÉPAGNOL

Ils sont d'ici mais viennent d'ailleurs, une formule qui pourrait résumer la trajectoire de nombreux métropolitains. Comment certains mouvements migratoires du XX^e siècle contribuent-ils aujourd'hui à l'identité de la région toulousaine ?

Venus des campagnes environnantes, des départements voisins, souvent de plus loin, les nouveaux arrivants contribuent au cours du XIX^e siècle à la croissance urbaine de Toulouse, dont les faubourgs conservent un caractère rural.

L'entre-deux-guerres voit l'arrivée massive de « colons » italiens, venus reprendre des exploitations agricoles laissées vacantes, notamment dans le Gers et la vallée de la Garonne, mais « *la capillarité ancienne avec l'Espagne* » est toujours là, comme le souligne la chercheuse Laure Teulières dans ses travaux*.

La *Retirada* de 1939, – et l'afflux de réfugiés républicains espagnols qu'elle provoque – va s'inscrire durablement dans l'histoire collective toulousaine ; cette mémoire est encore très présente, comme en témoigne le « Quai de l'Exil Républicain espagnol » à Saint-Cyprien, sur la rive gauche de la Garonne. Au point « d'occulter » parfois l'importance de l'immigration italienne, laquelle reprend brièvement après guerre jusqu'aux années 1950.

Lors de l'exode de mai-juin 1940, des dizaines de milliers de personnes déplacées venues du Nord de la France et de Belgique convergent vers le Sud-Ouest. La région toulousaine, alors située en zone libre, continuera à attirer de nombreux

réfugiés et fugitifs jusqu'en 1942. Beaucoup choisiront d'y rester après la guerre.

« Décentralisés », immigrés et « Airbusiens »

Au début des années 1960, les rapatriés d'Afrique du Nord sont nombreux à s'installer en région toulousaine ; Blagnac est même l'une des principales plates-formes aériennes dédiée en 1962 à l'accueil des rapatriés d'Algérie. Dans le même temps, la communauté juive toulousaine voit sa population décupler, et les sépharades y sont désormais majoritaires. Les années suivantes marquent l'arrivée des Portugais, puis des Marocains dans les années 1970 ; une immigration de travail, généralement organisée. De nombreux travailleurs algériens – souvent originaires de Mostaganem – s'installent également à Toulouse.

Dans le même temps, Toulouse devenue métropole d'équilibre accueille ses premiers « décentralisés », qui accompagnent les grandes écoles aéronautiques, le CNES, mais aussi le CNRS, l'INRA, ou encore les universités toulousaines en pleine croissance. Une « immigration intérieure » venue de toute la France, et qui va considérablement modifier la structure même de la population de l'agglomération, socialement et culturellement.

L'agglomération accueille également des réfugiés asiatiques dès 1975, et notamment les *boat people* fuyant le Vietnam ou le Cambodge.

La « grosse ville » du Sud-Ouest est devenue une métropole qui attire simultanément des actifs qualifiés et diplômés, et des migrants en quête d'une vie meilleure.

L'arrivée de Météo France et d'Air Inter dans les années 1980 marque une deuxième vague de décentralisation. Le développement continu de l'industrie aéronautique génère également l'apparition d'une nouvelle communauté spécifique à Toulouse, les « Airbusiens », qui compte de nombreux Allemands et Britanniques.

À l'instar des autres communautés installées de plus longue date, ce groupe social s'inscrit peu à peu dans l'espace urbain (Pibrac, lycée international de Colomiers, voire multiplication des résidences-hôtels) ; cette « immigration provisoire de longue durée » peut même conduire à une installation définitive, dans la mesure où ces salariés ou leurs enfants choisissent parfois de rester à Toulouse ou dans sa région...

Dans un contexte de mondialisation, de mobilité accrue, d'attractivité estudiantine, d'accueil de réfugiés, on observe ainsi une véritable diversification de l'origine des habitants de la métropole toulousaine. ■

* TEULIÈRES L.,
*Histoire des
immigrations en
Midi-Pyrénées*,
Loubatières, 2010.



Quand le sentiment d'appartenance communale rencontre les orientations d'aménagement métropolitaines

Florence LAUMIÈRE

Des signaux qui interrogent quant à un certain antagonisme entre intégration à la métropole et revendication d'une identité locale à protéger.

Tournefeuille, troisième ville de Haute-Garonne (26 206 habitants en 2013) jouxtant Toulouse, participe pleinement du fonctionnement et de l'identité du territoire métropolitain. Sa croissance démographique depuis le milieu des années 1970 (5 300 habitants en 1975 et 22 700 en 1999), tout comme sa diversification fonctionnelle en témoignent. Pourtant plusieurs signaux renvoient à une certaine inquiétude quant à la trajectoire empruntée récemment et ne sont pas sans interroger un certain antagonisme entre intégration à la métropole et revendication d'une identité locale à protéger. Un peu comme si, et à l'instar de phénomènes évoqués à d'autres échelles et renvoyant à l'opposition local-global, des habitants s'opposaient à une dilution de leur identité dans l'espace métropolitain et le revendiquaient.

« On est tournefeuillais avant d'être toulousain »

Commune rattrapée par la périurbanisation, le territoire change de profil au milieu des années 1970. L'urbanisation historique de la rue du « village » déborde vite le long de la route filant vers Plaisance-du-Touch et investit les espaces agricoles : nouvelles rues, premiers lotissements. Le changement paysager est en cours, sur le modèle pavillonnaire apprécié des nouveaux arrivants. La municipalité accompagne leur installation par une politique tournée vers la mise à niveau des équipements et services publics de proximité, le soutien aux milieux



Rue Gaston Doumergue, rue historique de Tournefeuille

associatifs, puis l'offre et l'animation culturelle. L'intercommunalité, tardive à Toulouse, ne pèse pas sur les orientations de la gestion locale et les nouveaux habitants, assez proches sociologiquement, dominance de professions intermédiaires et de cadres, bien intégrés socialement et professionnellement, investissent leur nouveau territoire de vie et y apprécient les commodités et le cadre de vie. On est tournefeuilais avant d'être toulousain.

L'affirmation du fait métropolitain

Les années 2000-2010 marquent un changement dans les formes du développement communal. L'affirmation du fait métropolitain – et de l'intercommunalité – s'invitent dans la gestion municipale et induisent le renforcement de certains choix municipaux comme la reconsidération d'autres, non sans susciter de débats en lien avec le sentiment d'appartenance territoriale. Un des choix opérés consiste

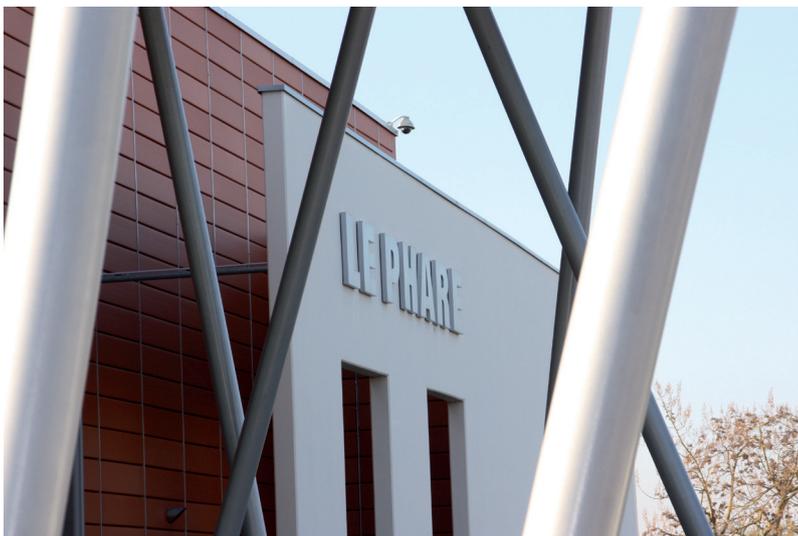
à lancer différents chantiers visant à élargir l'offre culturelle et événementielle (Le Phare, L'Usine...), à renforcer et relier les trames vertes et bleues (Touch, La Ramée), à monter en gamme dans l'offre d'équipements publics (lycée...), à inciter de nouveaux professionnels à s'installer (médecins spécialisés, notaire...). Tournefeuille confirme son identité tout en rayonnant davantage dans l'ouest toulousain. En même temps elle doit prendre sa part à la recherche des nouveaux équilibres métropolitains dans un souci de gestion économe des ressources naturelles et agricoles conformément aux attendus des lois SRU, puis ALUR. Comme précisé dans le SCoT adopté en 2012 et par rebond dans les documents d'urbanisme locaux, le territoire communal doit donc se densifier et se renouveler afin de participer au rééquilibrage spatial entre les différents types de logements, permettre le renforcement de la desserte du territoire communal par les transports collectifs...

Les habitants face aux nouveaux équilibres métropolitains

Ces nouvelles orientations d'aménagement questionnent. Alors que la population profite et s'identifie à la montée en puissance de la métropole (économie, formations, culture...), une partie d'entre elle vit assez mal les nouveaux choix urbanistiques opérés et ne semble pas faire le lien entre la croissance métropolitaine, les enjeux d'agglomération et les recompositions urbanistiques communales.

Alors qu'aucune contestation n'existait quand la croissance pavillonnaire explosait et repoussait les limites de l'urbanisation, la réalisation de nouveaux collectifs agite depuis le début des années 2010 le microcosme local, participe à la création d'associations de défense, voire à la création de mouvements d'opposition s'exprimant régulièrement dans les réunions publiques, notamment celles en lien avec la révision des

Salle de spectacle à Tournefeuille



documents d'urbanisme. Des banderoles sont déployées en cœur de commune renvoyant, via leurs slogans, au refus de la densification et à l'altération de la dimension villageoise de la commune.

Cette réaction peut surprendre. Le choix d'accueillir de petits collectifs au centre de Tournefeuille n'est pas récent. Dès la fin des années 1980 les premiers immeubles voient le jour sans soulever de telles réactions. L'engouement avait été fort et les logements proposés en centre-ville avaient rapidement trouvé preneurs. Cette nouvelle offre présentait l'opportunité d'envisager sur place différentes formes de parcours résidentiels : emménagement de jeunes quittant le giron familial, d'adultes en rupture familiale, de personnes plus âgées souhaitant libérer une maison devenue trop lourde à entretenir...

Comment alors interpréter les réactions actuelles des habitants mobilisés qui appuient largement leur argumentaire sur le caractère « villageois » de la commune, sur ses qualités paysagères, sur l'atteinte au patrimoine local ? Par le sentiment de perte d'identité ? Par les projets « de trop » dans le secteur de densification du centre-ville ? Par le fort attachement des habitants aux lieux, aux maisons fréquentés tout au long de la vie ? Par le phénomène NIMBY ? Par la difficulté à se départir d'une approche diffuse voire rurale de la ville, héritée d'une trajectoire sociale (aspirations de populations empreintes du mode de vie rural, à l'espace ouvert) et politique (modes de gestion hérités des trente dernières années) ? Par des revendications portées par des sphères sociales

qui ne se reconnaîtraient pas dans les objectifs de mixité sociale intégrés aux programmes immobiliers et inscrits dans les nouveaux documents d'urbanisme ? Par la crainte de voir la valeur des biens diminuer ? Par la difficulté à admettre de nouveaux paradigmes du développement urbain ? Par le rejet d'orientations d'aménagement qui ne se décident plus à l'échelon communal ?

Difficile de trancher mais force est de constater que l'exemple tournefeuillais se rencontre ailleurs à l'échelle métropolitaine et dans d'autres villes françaises. L'appartenance métropolitaine entre en résonance avec les identités locales, et peut alors provoquer d'assez vives tensions. Cette réalité s'observe aussi autour d'autres dossiers, comme par exemple celui du déploiement des réseaux de transport en site propre. Y aurait-il une difficulté toulousaine à revêtir les nouveaux attributs métropolitains et dans cette agglomération étendue, celui d'une nouvelle densification ? Comment l'envisager dans le respect de l'environnement et de la valeur patrimoniale des lieux ? ■



Banderole dans la rue Gaston Doumergue

Acronymes :

- Loi ALUR : Loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Renové
- Loi SRU : Loi Solidarité et Renouvellement Urbain
- NIMBY : Not In My Back Yard
- SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

Quand une identité métropolitaine se décline à l'échelle des proximités

L'université de Toulouse perçue par ses étudiants

Samuel BALTI

Si l'université participe de la construction identitaire de la métropole toulousaine, le témoignage de ceux qui la vivent au quotidien révèle les particularités de chaque site et les rouages d'une identité plurielle.

Toulouse est aujourd'hui bien connue pour la qualité de son appareil de formation universitaire, la concentration de ses enseignants-chercheurs ou le dynamisme de sa vie étudiante. Plus rares sont néanmoins les observations qui considèrent la particularité de chaque site universitaire, tant du point de vue de leur composition interne que de leurs liens avec les territoires situés à proximité. C'est dans cette perspective notamment qu'ont été organisés ces dernières années plusieurs workshops avec des étudiants¹. Ces derniers avaient à réfléchir sur la place de l'université dans la ville : il leur a été demandé pour cela d'arpenter les différents sites et de mobiliser leur propre expérience pour décrire des ambiances, des usages et des enjeux, puis imaginer des propositions d'aménagement. Le résultat de ces travaux offre alors un matériau précieux pour renouveler les regards sur l'université de Toulouse et capter celui de ceux qui la vivent au quotidien.

Les campus de la périphérie et les nombreux sites du centre-ville

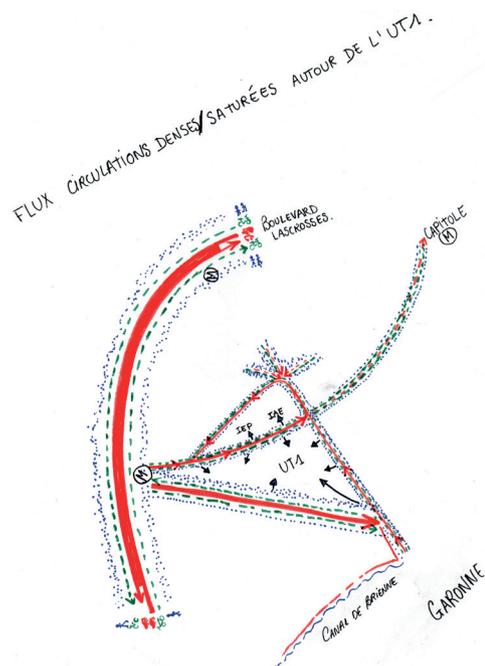
Au sud de Toulouse, Rangueil se présente comme un campus étalé et aéré, où les distances à parcourir sont parfois contraignantes, mais dont on reconnaît la qualité du cadre de vie et les nombreux espaces de nature. Le

contexte est différent au Mirail, plus à l'ouest. La superficie y est six fois moins importante et les densités plus fortement ressenties.

L'université du Capitole semble aujourd'hui un peu à l'étroit au centre-ville même si celle-ci profite de la qualité patrimoniale de certains bâtiments historiques. Des écoles spécialisées et établissements secondaires renforcent la présence d'étudiants dans les secteurs alentours (Esav, TBS, classes préparatoires et BTS). D'autres, constituent des polarités secondaires qui se fondent dans l'effervescence de l'hypercentre (l'isdaT près d'Esquirol) ou dans la vie très animée de certains quartiers (l'Enseeiht à Saint-Aubin).

Des frontières naturelles, construites ou symboliques avec la ville

Autour de ces différents sites, les étudiants ont décrit des relations contrastées entre l'université et la ville. À Rangueil, les espaces naturels représentent un fort atout paysager quoiqu'ils puissent aussi être perçus comme des contraintes difficiles à franchir, que ce soit à l'ouest avec le dénivelé des coteaux de Pech David ou à l'est avec la traversée du canal du Midi. Au Mirail, les limites sont surtout symboliques puisque rares sont les habitants du quartier à fréquenter l'université et rares sont



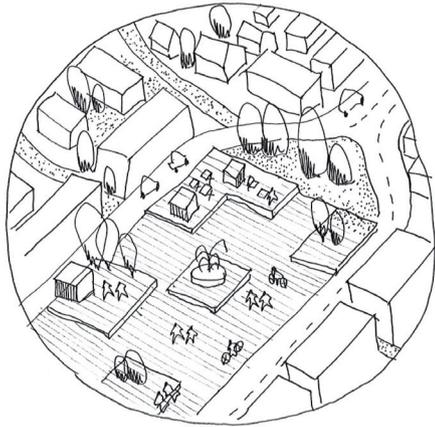
les étudiants à s'y déplacer, si ce n'est pour rejoindre le métro. Ces derniers ignorent alors pour la plupart les lieux de détente qui s'offrent à eux, non loin de l'université, comme le parc de la Reynerie ou encore la coulée verte du Négousse.

Aux frontières naturelles et symboliques, s'ajoutent celles construites et matérialisées par les clôtures ou les grands axes routiers. Si ces derniers assurent la connexion des campus au reste de la métropole, ils représentent à l'échelle des proximités des ruptures difficiles à franchir pour le piéton. Au centre-ville, malgré des efforts d'aménagement de l'espace public, la circulation automobile est toujours vécue comme une gêne qui nuit à la qualité de vie et contraint les déplacements alternatifs. Les étudiants y décrivent alors des parcours, du domicile vers le lieu d'étude, semés d'embûches et de discontinuités : lorsqu'il s'agit d'emprunter des trottoirs étroits, de slalomer entre les voitures ou de poursuivre son chemin au-delà de la piste cyclable.

Une vie étudiante aux temporalités très contrastées

Les liens qui se construisent entre l'université et la ville dépendent de contraintes et de qualités propres à chaque site, également de pratiques qui s'ancrent dans la durée. Ainsi, les

1. Organisé par l'Institut de la ville et en partenariat avec Toulouse Métropole cet « atelier d'information » a réuni chaque année une soixantaine d'étudiants en provenance de différents masters de l'université de Toulouse : IEP (UT1), VIHATE et TRANSMOB (UT2), Génie de l'Habitat et Communication et territoires (UT3), Ville et territoire (ENSA), Génie civil (ENSA) et Design (isdaT).



- ▲ Saturation des flux de circulation autour de l'Arsenal
- ▲ Aménagement de l'espace public le long de la route de Narbonne limitant la place de la voiture et améliorant le cadre de vie
- ▲ Proposition de parcours depuis l'université Jean-Jaurès vers Lardenne, renforçant les centralités intermédiaires



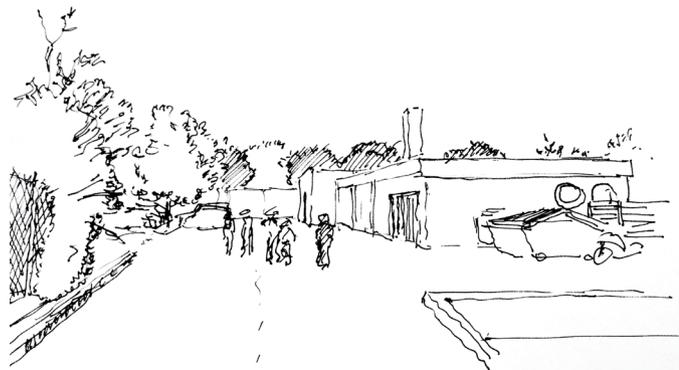
- Valorisation du patrimoine et prise en compte des usages étudiants autour du lycée Ozanne ►
- Rangueil, ouverture de l'université vers l'extérieur par retrait des grilles et création de cheminements piétons ►
- Commerces de proximité et événements ponctuels pour attirer les étudiants de Rangueil et les habitants des quartiers voisins ►

limites de l'université s'effacent en centre-ville les étudiants ont l'habitude, lors de pauses cafés, déjeuner ou festives, de sortir de l'établissement pour se retrouver dans l'un des nombreux bars ou restaurants situés juste à côté. Les usages se confondent alors souvent avec ceux des habitants, au point même, selon certains, d'affaiblir l'identité de l'université ou de renforcer le caractère étudiant de certains quartiers.

Dans les campus de la périphérie, la vie étudiante dépend plus étroitement de la programmation des activités pédagogiques. Durant les vacances, le « campus aéré » de Rangueil devient un « campus sans vie », aux ambiances « moroses ». Dans l'après-midi, les lieux de restauration très prisés de « la dalle » de Mirail Université commencent à se vider et à fermer leurs portes. Et le flux continu d'étudiants qui rejoint le métro lors de chaque interclasse révèle ces temporalités très fragmentées de la vie au sein du campus.

Des préoccupations qui portent sur une meilleure utilisation des ressources existantes

Outre les spécificités de chaque site universitaire, les regards d'étudiants révèlent ainsi des préoccupations communes qui portent moins sur l'aménagement de grands équipements – lesquels existent déjà ou sont en cours de construction – que sur une meilleure utilisation des ressources existantes. Leurs propositions d'amélioration consistent alors souvent à imaginer des commerces itinérants, des installations éphémères ou des expositions culturelles qui pourraient conforter de nouvelles centralités aux entrées de chaque site, renforcer les porosités et ainsi créer les conditions d'un vivre ensemble avec les quartiers environnants. L'université et ses abords sont alors considérés au-delà de leurs fonctions d'accès à la connaissance, comme un morceau de ville à part entière. Un pas de plus serait-il d'affirmer l'identité de Toulouse « ville campus » par une meilleure intégration des universités aux quartiers environnants ? ■





Catherine BEAUVILLE association La Gargouille

Propos recueillis par Geneviève BRETAGNE

Balades urbaines

L'association toulousaine La Gargouille a été créée en 1995 par Catherine Beauville, juriste et historienne de l'art. Elle a obtenu en 2003 le prix Balise, sur le projet de faire visiter le patrimoine des quartiers populaires. Cette récompense salue la création d'activités et de projets innovants générateurs d'emploi*.

L'association La Gargouille apporte un regard neuf sur les « quartiers » de Toulouse, à travers une immersion dans la culture urbaine, à la rencontre de la mémoire des habitants



Comment vous est venue l'idée de créer La Gargouille ?

Ma formation aux métiers du patrimoine s'inscrit dans l'approche développée par Alain Chastel, qui voit le patrimoine à la fois comme un héritage mémoriel, qui vient du passé, et comme une transmission à faire aux générations suivantes. Dans cet esprit, La Gargouille a fait le choix de raconter l'histoire de France à travers le patrimoine méconnu des quartiers populaires. Ils ont une histoire particulière, qui mérite tout à fait le respect, l'intérêt et la fierté.

J'ai grandi au Mirail et les premières démolitions dans les années 1990 m'ont profondément choquée. J'ai eu envie de raconter ce quartier, de sortir de l'image « moche », de

Bienvenue dans ma ville !

Valoriser une identité métropolitaine pour et par les habitants : des initiatives de terrain qui changent les regards et les pratiques

« *I want other people to experience the city the way I do* » : telle est la philosophie des hôtes réunis au sein du réseau Greeters. L'esprit des Greeters énoncé dans une charte illustre la valorisation du rapport à autrui et à son territoire d'attachement, grâce aux plateformes internet interactives (www.greeters.online). Ce mouvement s'inscrit à rebours des grands événements aux logiques de marketing, ou de la scénographie urbaine médiatisée ; la démarche est également à l'opposé des tours opérateurs qui vantent les atouts d'une métropole en quelques heures en s'appuyant sur des lieux iconiques. À l'inverse, ces propositions de Greeters contribuent à construire d'autres pratiques d'exploration urbaine, valorisant les identités locales par le biais d'expériences sensibles, de découvertes des sentiers discrets et du charme quotidien de vivre « là ». Il s'agit de lutter contre une patrimonialisation désincarnée des espaces urbains – ce que le philosophe Michel de Certeau considère être « *une désappropriation des sujets qui accompagne la réhabilitation des objets* ».

Le phénomène participe d'une dynamique touristique non marchande (à l'instar du *couchsurfing*), tout en valorisant le vécu et l'échange. Imaginé à New York en 1992 par une habitante déçue des approches touristiques superficielles et des parcours « incontournables » des guides touristiques impersonnels, ce mouvement propose désormais plus d'une centaine de destinations à travers le monde dont une trentaine en France. Progressivement, ces initiatives venues des habitants semblent s'institutionnaliser. À titre d'exemple, le réseau des Greeters toulousains a été impulsé par l'Office de Tourisme avec le slogan « *vivre une expérience alternative !* ». En définitive, comme d'autres innovations sociales impulsées dans un esprit d'échange, l'instrumentalisation du tourisme participatif par des organismes professionnels indique le besoin de renouveau de certaines pratiques, et la capacité des gens ordinaires à créer dans ce sens.

Mariette SIBERTIN-BLANC

Quelques « cousins » en France :

- Sébastien Frasque, à Paris avec « *Ça se visite* »
- Nicolas Mémain, « *moniteur d'ours en béton* » à Marseille
- Le centre social El Rio de la cité La Viste, à Marseille

Toulouse n'est pas une ville monochrome, elle est de toutes les couleurs

raconter le besoin de renouveau et pour cela, replonger dans le passé et dans cette histoire. J'ai fondé La Gargouille afin de proposer des randonnées urbaines à la découverte des quartiers populaires. Le succès a été immédiat : grâce aux financeurs, aux journalistes, à un prix national d'économie solidaire reçu très vite.

Pourquoi des randonnées urbaines et pas des visites guidées ?

Parce qu'on ne se met pas dans la peau d'un conférencier... Ce qui nous intéresse est vraiment le partage, le dialogue, partir du questionnement d'un petit groupe, et les inclure dans la balade. C'est aussi une façon d'inciter les habitants à venir et « donner » leur point de vue, leur mémoire. Comprendre et faire comprendre les choses permet d'utiliser l'intelligence des gens et leur bon sens, de les rassurer : pourquoi ils sont là, pourquoi on a construit les cités ici, et sortir du seul sentiment d'abandon qui est vraiment déstabilisant. Cette idée fait de l'effet sur les enfants, sur tout le monde ! On compte d'ailleurs s'y référer de plus en plus pour développer de nouveaux projets. C'est le cas des randonnées polyphoniques, mais aussi du festival « Les idées lumineuses » au château de Reynerie, qui mêlent

histoire et art. Ces formules sont moins basées sur le débat et l'échange que sur des moments de communion permis entre tous les participants par le chant, la lecture de textes, de poèmes... Ce sont des moments d'histoire, de partage et de cœur.

Quelles sont les autres actions que vous développez également ?

Les randonnées urbaines ou polyphoniques, le festival sont des actions d'immersion : on est dans la ville, en contact direct avec le patrimoine. Nous montons également des actions de diffusion sur le patrimoine, en dehors des lieux : nous utilisons la radio (France Bleu, Radio Occitanie), la télévision, notre site Internet, des articles dans la presse écrite, des livrets que nous concevons.

Votre choix très réfléchi de cibler les quartiers populaires vous permet de faire connaître combien de sites désormais ?

Aujourd'hui, nous avons 18 quartiers à notre actif. Chaque année, nous en ajoutons un ou deux. En 2017, nous travaillons ainsi sur Sept Deniers et Papus. Nous raisonnons, non par site, mais par quartier. À chacun correspond une identité particulière, qui est au cœur de nos préoccupations.

Quels publics touchez-vous ?

Ce sont surtout des gens curieux, ouverts, qui ont envie de savoir, presque déjà « acquis à la cause » ou qui ne demandent qu'à être convaincus ! Nous nous plaçons à contre-courant, en montrant quelque chose de nouveau, tout en nous appuyant sur une science objective, l'histoire. Les habitants, quant à eux, viennent peu sur les randonnées urbaines, organisées notamment avec l'Office de Tourisme. Le festival, les randonnées polyphoniques, les autres actions de diffusion les touchent beaucoup plus, quel que soit leur âge.

Vous arrivez à faire tomber des préventions contre l'image que dégagent encore aujourd'hui ces quartiers ; sentez-vous un changement parmi les habitants que vous avez rencontrés ?

Nous avons conscience de poser plein de petites pierres, tranquillement, à notre échelle... Les habitants qui viennent nous voir repartent, non pas différents, mais plus fiers. L'amélioration urbaine y contribue, mais le sentiment de vivre dans un patrimoine digne, intéressant, connu et reconnu les touche profondément. La sensibilité de ces quartiers est tout le contraire de l'indifférence.



* La Gargouille est soutenue par l'Agence nationale pour la Cohésion sociale et l'Égalité des chances (ACSÉ) et la Direction régionale à l'action culturelle (DRAC)

Le prix Balise est décerné par le Comité d'Information et de Mobilisation pour l'emploi (CIME).



Lire aujourd'hui la ville de demain

Joan BUSQUETS

Le centre-ville de Toulouse tire sa force d'un collage historique unique. Unique puisque chaque pièce du puzzle urbain est perceptible en tant que telle, mais l'ensemble se livre dans une harmonie rare, comme un collage cohérent et équilibré.

Un patrimoine valorisant et attractif

L'histoire passée de Toulouse se lit au travers de ses paysages urbains et fluviaux, de ses boulevards et ses rues, de ses places et placettes, de ses édifices majeurs culturels et culturels, de ses hôtels particuliers et de son habitat. Une lecture expressive qui, tout en juxtaposant des architectures et des ensembles bâtis parfois très différents, apparaît toujours équilibrée. Valorisante pour les résidents. Attractive pour les visiteurs.

L'une des grandes valeurs de Toulouse réside dans son tracé urbain. Un tracé progressivement acquis, avec des actes majeurs sans doute, mais qu'aucun geste radical n'est venu transfigurer. Un tracé d'autant plus exceptionnel qu'il s'est toujours refusé à consentir à la facilité, un temps plébiscitée au nom de la « modernité ». Ici point de tunnel, point de commerces souterrains, mais des canaux et des boulevards

que soulignent des quais et des promenades ; des places et des placettes qui ici caractérisent l'âme d'un quartier, là identifient une accessibilité au cœur historique ; quelques rues rectilignes et de grandes percées qui facilitent les liaisons inter-quartiers et concentrent les grandes enseignes commerciales ; une trame délicate qui irrigue les faubourgs ; des îlots parsemés qui, par leur ampleur, ont autorisé quelques masses bâties. Une étude précise des plans historiques de Toulouse – la Séquence de Projets Urbains – révèle ces grandes transformations et permet de comprendre ce grand collage progressif.

Grands projets, grands tracés

Le canal du Midi, le canal de Brienne et le canal latéral à la Garonne ont définitivement changé la physiologie de la ville. Au XVIII^e siècle, les allées et promenades de Mondran – la fameuse « patte d'oie » à Saint-

Cyprien, le Grand Rond mais aussi le cours Dillon –, vont également transformer Toulouse.

La destruction progressive des remparts permet la création de grandes promenades : la ceinture de boulevards – qui composera l'Octogone – assure l'accès aux faubourgs. Les percées des XIX^e et XX^e siècles complètent l'articulation des tracés majeurs dans le centre-ville.

Le projet urbain pour les rives du fleuve

Le projet Saget modifie l'image de la façade du fleuve : de hauts murs en briques séparent la partie haute et la partie basse, et de nouveaux bâtiments y sont construits. Le projet initial n'a été mis en œuvre que partiellement. Il sera peut-être possible de compléter le profil proposé par Saget et de densifier cette façade fluviale.

Tissus urbains, silhouette urbaine

Il y a les canaux, promenades, quais, digues mais aussi les vides, les remplissages, les réaligements, les percées... Une ville se constitue aussi par des actions mineures et privées, et le tissu urbain, formé à partir de tracés historiques, est embelli et com-

Références :

BUSQUETS J.,
BAU B., *Toulouse,
identité et partage
du centre-ville*,
Loubatières 2014.



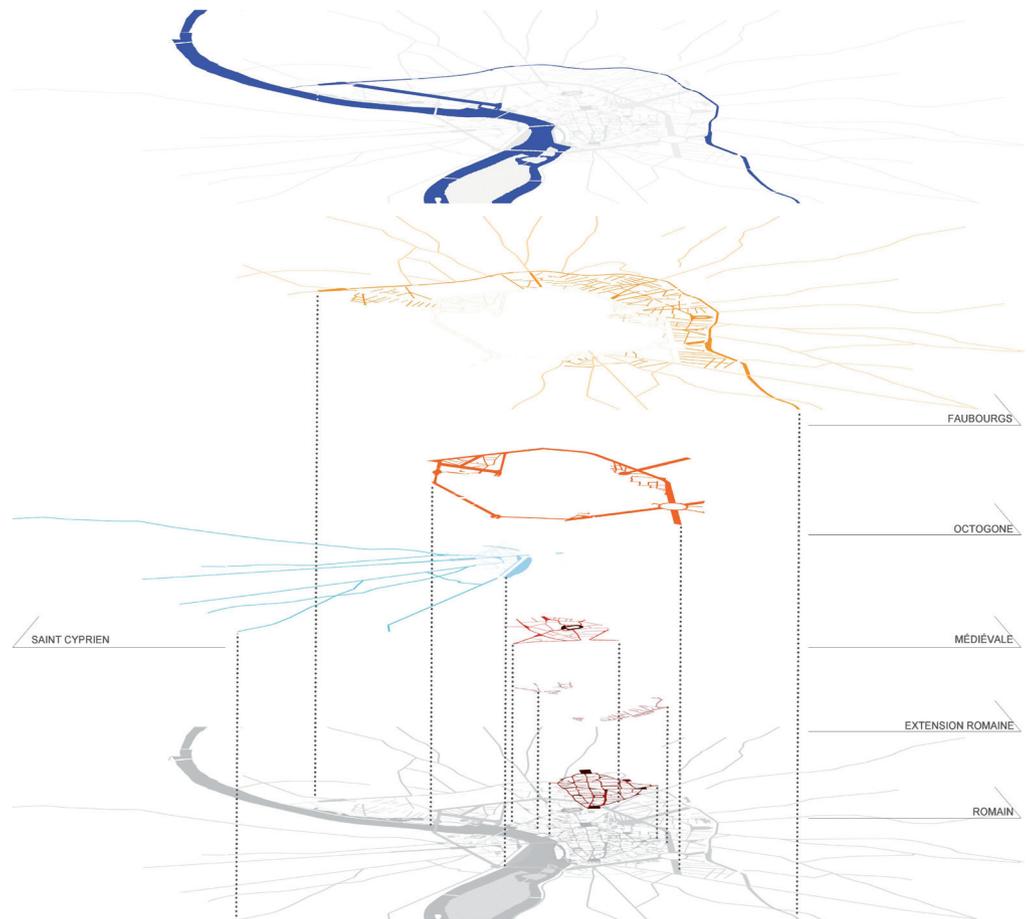
Un profil souple qui joue l'alternance, en superposition ou en juxtaposition, des styles de chaque époque

plété par des interventions à l'échelle plus locale : les places, les carrefours créent des espaces de rencontre...

Ce système laisse entrevoir une part de la stratégie mise en place pour le réaménagement des espaces publics du centre-ville. D'une part, la mise en valeur des éléments structuraux des canaux, des rives de la Garonne et de l'Octogone (promenades des boulevards) est fondamentale, et le tissu urbain historique doit tisser des liens clairs avec ces éléments majeurs. D'autre part, il faut prévoir également une perméabilité dans ce dispositif et mettre en valeur les anciens carrefours du tissu historique pour les reconvertir en endroits de référence identitaire pour Toulouse Métropole.

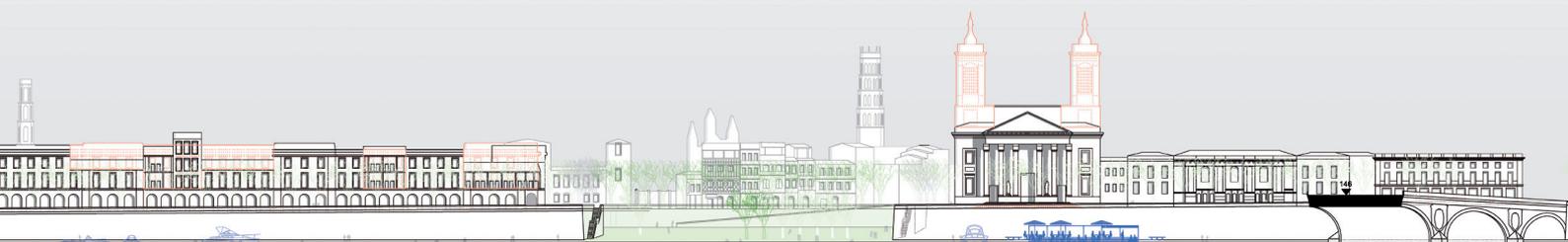
La skyline du centre-ville – sa silhouette urbaine – a été consolidée par différents projets urbains historiques qui ont demandé un travail de restitution et de modernisation afin d'être compatibles avec l'ADN urbain de la ville. Un profil souple qui joue l'alternance, en superposition ou en juxtaposition, des styles de chaque époque.

La Métropole aura toujours la capacité d'intégrer la ville contemporaine et d'exprimer les nouveautés et les aspirations de notre société au XXI^e siècle. ■



Atlas de genèse des espaces axonométriques

Projet Saget XVIII^e siècle pour la façade de la Garonne ; en couleur les interventions réalisées



Chronologie d'une évolution urbaine et de ses courants architecturaux

Erwan MARIN
Agence COT

En l'absence de grandes activités portuaires ou industrielles et de limites géographiques contraignantes, Toulouse connaît, une croissance urbaine tardive, marquée par un étalement urbain important ces trente dernières années.

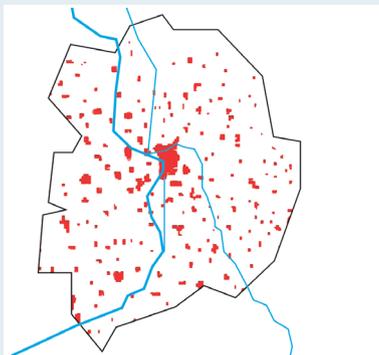
L'identité urbaine de Toulouse se caractérise par un centre historique intact et des faubourgs relativement homogènes, circonscrits par un tissu résidentiel pavillonnaire.

Toulouse est aujourd'hui une grande métropole française qui fait figure de « ville-village » fonctionnant majoritairement sur sa centralité historique. C'est à la fois son charme et sa fragilité, lorsque l'on considère les perspectives de croissance urbaine à l'échelle métropolitaine : enjeux de déplacements, étalement urbain, consommation des territoires... Comme dans toutes les grandes métropoles, la densité et la compétitivité sont au cœur de la question urbaine actuelle avec en plus un questionnement fort sur la préservation d'une identité chère aux toulousains.

Toulouse, une grande métropole française à l'évolution urbaine originale

Évolution de la ville et grands courants urbains

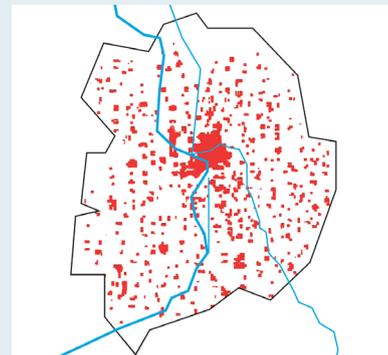
(Périmètre de l'aire urbaine)



1830 - 1920

Pas de développement industriel marqué à Toulouse

- Toulouse est une ville marché, avec de petites manufactures.
- Les faubourgs s'étendent le long des principales voies. Naissance d'un péri-centre. Apparition de la deuxième génération des « toulousaines », habitat modeste de la population ouvrière.
- Une urbanisation spontanée s'organise en alternant maisons et petits habitats collectifs. Les petits noyaux villageois se confortent.



1920 - 1950

Le pavillonnaire accélère l'extension urbaine

- Intégration de plusieurs noyaux villageois au sein de la ville et apparition du pavillonnaire.
- Toulouse est peu touchée par les bombardements de la Seconde Guerre mondiale.
- Dans l'après-guerre, la ville est choisie pour devenir l'une des métropoles d'équilibre du pays. Implantation de l'activité aéronautique qui sera plus tard un levier important du développement urbain de la ville.

fin de guerre

début de l'aéronautique

1945

1963

densité

période industrielle

1830

1914



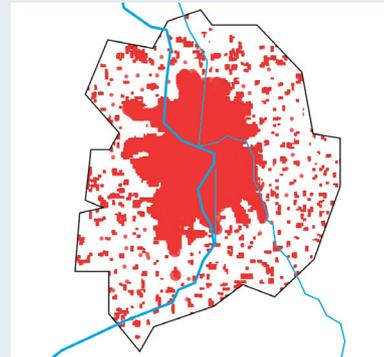
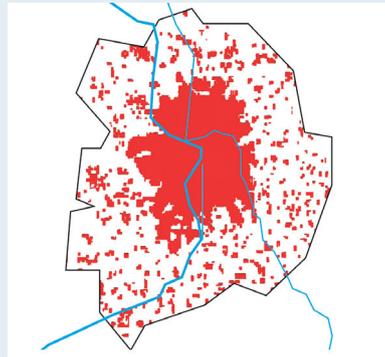
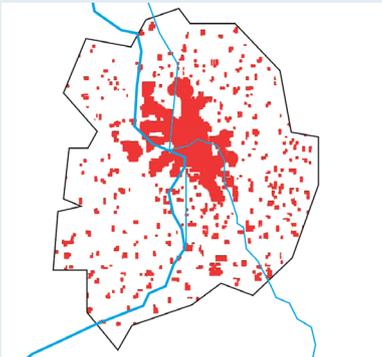
Centre-ville



Toulousaine



Collectif vertical



1950 - 1980

Habitat collectif vertical, les grands ensembles

- Le Mirail, Empalot...
- Création de digues qui permettent l'urbanisation dense le long de la Garonne.
- Abandon du tramway, la voiture occupe la ville.
- Début de la grande industrie aéronautique, développement de véritables quartiers pavillonnaires proches du centre-ville et en lien avec les axes de communication historiques.

1980 - 2003

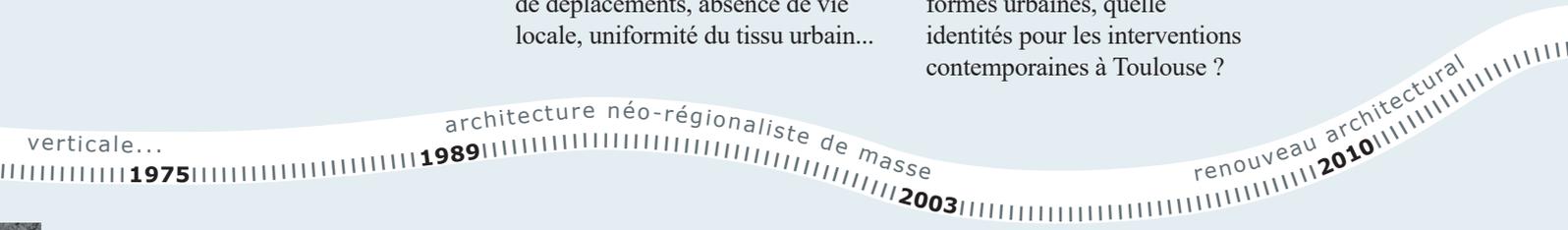
Habitat collectif horizontal, l'étalement urbain

- Période prospère marquée par une architecture aux inspirations régionalistes où brique et tuile sont à l'honneur. Peu de matériaux de qualité, phénomènes de copier-coller qui banalisent les franges de la ville et les communes périphériques (on parle de style « cassoulet »).
- Développement massif pavillonnaire, premiers dysfonctionnements : problèmes de déplacements, absence de vie locale, uniformité du tissu urbain...

2003 à nos jours

Nouveaux quartiers aux architectures contemporaines

- À partir de 2003, apparition de nouveaux quartiers aux architectures contemporaines engagées empruntées au style international. (Andromède, Borderouge II, Balma...)
- 2014, changement politique et remise en question des productions récentes contemporaines. Volonté de réaffirmer les fondements identitaires de la ville rose.
- Quelles architectures, quelles formes urbaines, quelle identités pour les interventions contemporaines à Toulouse ?



verticale...

1975

1989

2003

2010



Collectif vertical



Pavillonnaire



Petit collectif



Collectif régionaliste



Contemporain

Une identité architecturale portée par le centre historique et marquée par un éclectisme important

À toutes les époques, Toulouse a connu des vagues successives de courants architecturaux qui ont marqué son paysage urbain. La ville a une grande richesse architecturale, alimentée par de nombreuses influences: régionalistes, nationales, temporelles.

Les productions architecturales et urbaines des trois dernières décennies, qu'elles soient dans le pastiche, le banal ou la rupture, montrent aujourd'hui leur difficulté à répondre à une continuité historique et identitaire, tout en intégrant les standards et les réalités économiques, constructives ou normatives de la ville d'aujourd'hui. Comme partout en France et en Europe, il y a aujourd'hui un enjeu à faire émerger à Toulouse une véritable réflexion sur la manière de fabriquer des architectures et des modèles urbains contemporains en prise avec l'identité locale. L'exceptionnelle préservation du paysage urbain toulousain, auquel les habitants sont fortement attachés, rend ici cet enjeu tout particulièrement important.

Les courants et les styles architecturaux



Logements moyenâgeux

R+1 à R+3

Les logements moyenâgeux et maisons de ville sont bâtis à l'alignement et en mitoyenneté. Leurs façades sont souvent en travées verticales sur des niveaux hiérarchisés. Leurs décors sont constitués de modénatures verticales et horizontales. On en trouve encore quelques-unes dans le centre historique.

Immeubles traditionnels

R+2 à R+4

Les immeubles traditionnels apparaissent avec l'architecte Virebent. Construits en brique, ils comportent des modénatures en terre cuite moulée, balustres, fenêtres en bois peint, lambrequins et garde-corps en métal souvent de couleur bleue. On les trouve en majorité le long des grandes artères.

Les « toulousaines »

RdC ou R+1

Maisons suburbaines d'origine rurale. La toulousaine fait sa première apparition au XVIII^e siècle. C'est à l'époque une maison modeste comportant trois à cinq travées de fenêtres en façade. Elle est édifiée à l'alignement de la rue et en mitoyenneté latérale, dégageant un jardin à l'arrière.

logements moyenâgeux
1500

les toulousaines
1750

immeubles traditionnels
1800

maisons à pignon
1860

1920



Pans de bois - colombage



Éléments de terre cuite



Détail décoratif taillé



Maison à pignon

RdC ou R+1

1919, la loi Cornudet oblige les villes les plus importantes à se doter des premiers plans d'urbanisme. Apparition d'une zone de maisons familiales et de villas dont le règlement limite l'emprise au sol et impose des discontinuités. Apparition des maisons à pignon avec retrait des façades.

Style Art déco / Paquebot

R+3 à R+5

Apparition d'immeubles de style Art déco dans le centre-ville. Le style paquebot est aussi appelé style années 1930. Faisant référence à la navigation, les constructions de ce type assemblent des volumes lourds et pleins tout en rondeurs.

Style néo-basque

R+1 à R+3

À Toulouse, avec les premiers congés payés, le style néo-basque se fixe sur le modèle de la maison à pignon dans les années 1920-1940. Il séduit une clientèle bourgeoise. Elles sont caractérisées par leurs élévations avec des jeux de dissymétrie et plusieurs pans de toitures.

Style néo-régionaliste

R+3 à R+5

De 1980 à 2000 le style néo-régionaliste se développe massivement dans et aux abords de la ville, souvent en petits ensembles clos (« condominiums » ou résidences fermées) qui privatisent la ville et ignorent le rapport à la rue. Ce style puise pêle-mêle dans des détails et matériaux historiques toulousains avec comme base la brique (ou briquette) et la tuile.

Pavillonnaire

RdC ou R+1

Toulouse et son agglomération est une des villes de France qui s'est le plus développée de 1980 à 2010. Elle est aussi une des championnes de l'étalement urbain dû au recours massif aux lotissements. Recours au copier-coller, architecture produit, low cost, plébiscitée par le rêve collectif de la maison individuelle.

Style contemporain

R+1 à R+8

Apparition d'un style contemporain international. Usage de nouveaux matériaux et techniques liés aux nouvelles normes constructives (bois à claire-voie, céramiques, matériaux composites...). Ce style ajoute une nouvelle strate de lecture à la ville mais reste encore peu appropriable.

art déco / paquebot / néo-basque

1940

néo-régionaliste

1970

pavillonnaire

1990

2000

contemporain

2010



Corniche en brique



Détail décoratif



Pans de bois (neuf)



Brique industrielle



Tuile industrielle



Rémi PAPILLAULT architecte-urbaniste

Propos recueillis par Pierre LÉPAGNOL

Architecture du XX^e siècle en Midi toulousain

Moderne, contemporaine ? Assurément. Mais méconnue. Toulouse, ou la ville singulière. Retour sur un siècle d'architecture et de croissance urbaine avec Rémi Papillault, responsable du Guide d'architecture du XX^e siècle en Midi toulousain*.



Existe-t-il une écriture architecturale typiquement toulousaine, notamment au début du XX^e siècle ? Ou s'agit-il simplement de déclinaisons locales des grands courants de l'époque ?

Cette question de l'identité toulousaine existe dès la Renaissance, avec Bachelier, puis Rivals... c'est un débat qui traverse le temps, mais qui réapparaît de façon forte à la fin du XIX^e siècle. L'école des Beaux-Arts envoie alors ses meilleurs élèves à Paris, et c'est ainsi que le toulousain Léon Jaussely (Grand prix de Rome, avec Tony Garnier et Henri Prost) va devenir un véritable passeur, qui va « raccorder » Toulouse à la modernité de « l'art urbain », de l'articulation ville-architecture. En termes d'écriture, l'art nouveau toulousain est méconnu. Il est différent, plus empreint d'éclectisme que celui de Paris, Nancy ou Lille, avec des signatures comme Pujol ou Gilet ; ce dernier, à seulement 24 ans, remporte le concours pour le siège de la Caisse d'épargne, rue du Languedoc, un de ses chefs d'œuvre tant pour le dessin que pour la réalisation. Architecte en chef de la ville, Jean Montariol réalise la bibliothèque

d'études du Périgord, mais aussi de nombreux groupes scolaires (Jules-Julien), la Bourse du Travail, ou encore les premiers ensembles HBM (rue du Férétra, Bonnefoy...), ainsi que plusieurs cités-jardins. La question de l'identité locale est présente, avec l'envie d'une écriture toulousaine qui passe du « brique et pierre » au « brique et béton ». Le manque de reconnaissance de cette période nous a surpris.

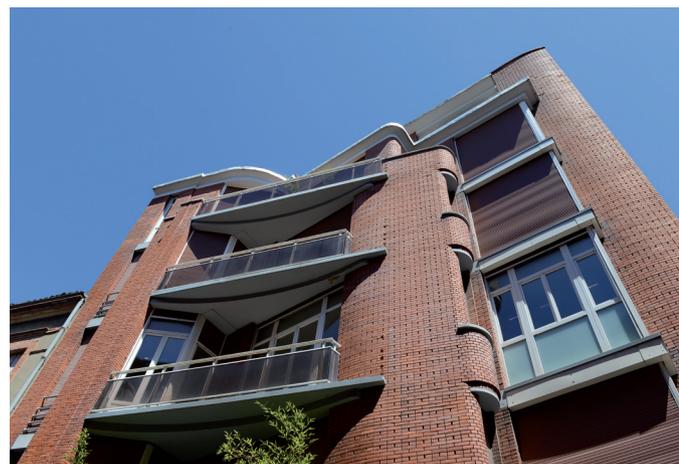
Toulouse ville inachevée ?

Un plan d'urbanisme est toujours inachevé... Ce qui est vrai pour un projet d'architecture, bien souvent modifié en raison de contraintes budgétaires ou techniques, l'est encore plus pour un plan de ville. Une ville élabore un plan pour son devenir, on en commence l'application, le temps passe, on oublie le plan, on le range sur une étagère jusqu'au suivant. Grâce à la richesse de nos archives, nous pouvons mesurer précisément ce phénomène de l'inachèvement qui revient comme une vague mais qui existe pour toutes les villes. Ce n'est pas là une spécialité toulousaine. Ce serait plutôt l'absence de plan ou une forme de non application

* PAPILLAULT R. (sous la dir. de), GIRARD L. et MARFAING J.L., *Guide d'architecture du XX^e siècle en Midi toulousain*, Presses universitaires du Midi, 2016.



Cité universitaire Daniel-Faucher
Robert-Louis Valle, Fabien Castaing, Pierre Viatgé, architectes, 1949-1967



Immeuble Espitalié, rue des Potiers
Joseph et Jean-Louis Gilet, architectes

dans le passage du plan d'ensemble au plan de détail qui serait ici la marque.

C'est tellement inscrit dans le paysage urbain toulousain qu'on ne remarque plus la réussite du projet du XIX^e siècle pour la transformation de la ville de l'ancien régime, mis en œuvre par les Virebent, Vitry et d'autres. Ce sont eux, dans l'énergie du Siècle des Lumières, qui vont vraiment donner à Toulouse un visage complètement différent, celui d'une ville où l'architecture se met au service d'un ensemble. Face à cela l'image d'ensemble du XX^e siècle est en revanche plus floue, même s'il existe des réalisations architecturales de grande valeur. Si quelques coutures urbaines dans la continuation des plans d'alignement ont été réussies, on n'a pas su inventer la ville du XX^e. Pour diverses raisons, les plans de Jaussely puis de Nicod n'ont pas trouvé d'application. L'expérience du Mirail a inscrit sur la ville un traumatisme, une défiance pour l'architecture et l'urbanisme dont nous avons dû longtemps payer le prix. Face à cela, certains grands ensembles se sont fait oublier, se glissant en silence dans le tissu urbain, comme Papus, ou encore la Cité Belle-Paule.

Peut-on parler d'une absence de « mise en scène » de certains bâtiments symboliques, qui donnerait une singularité à la ville ?

C'est avant tout une difficulté à mettre en place des espaces publics de valeur permettant un rapport particulier habitants/institutions. Certaines villes, Lyon par exemple, ont su créer au XX^e siècle des espaces publics, qui vont de facto contribuer à la mise en valeur de bâtiments.

Alors que le XIX^e siècle a très bien su valoriser les boulevards et les places à Toulouse, avec des ordonnancements de grande qualité, cela aura été plus difficile pour le XX^e, même s'il existe des contre-exemples. Le travail de Montariol dans les années trente nous a de ce point de vue impressionné. Il y a eu aussi une véritable invention au Mirail avec un réseau d'équipements dans le quartier dont l'université était le point d'orgue.

Toulouse ne serait pas encore sur la carte des grandes signatures architecturales, une autre particularité ?

Effectivement, au XX^e siècle, de façon continue, Toulouse ne fait

pas appel à de grandes signatures d'architectes. Sur la carte de France de l'architecture moderne de Mallet Stevens, en 1930, Toulouse n'existe pas. Dans les revues nationales et internationales le seul ensemble cité pour l'ensemble du XX^e siècle est le Mirail avec son université. Quasiment aucun bâtiment, à l'exception de Robert Venturi et Denise Scott Brown pour l'Hôtel du Département. Cette particularité ne semble plus de mise, et l'on cherche aujourd'hui à attirer de grandes signatures. Au-delà de l'effet ponctuel d'affichage on voit malheureusement que cela ne suffit pas pour faire ville à l'échelle de l'ensemble. Un projet de métropole manque.

Vous évoquez la notion de « fortune critique » : le Midi toulousain, territoire en creux de la modernité ? Le patrimoine, les pépites du territoire ne seraient pas suffisamment mis en avant ?

A l'occasion de l'exposition Toulouse en vue(s) qui s'est tenue aux Jacobins, un atlas des plans de la ville a vu le jour, et c'est la première fois que ce type d'ouvrage était publié pour la ville, alors qu'on en compte trois à Lyon et cinq à Paris. Il y a effectivement un vrai



◀ Cité HBM du Grand-Rond
Robert Armandary, architecte
▼ Villa Restayn, chemin des Étroits
Fabien Castaing, architecte

déficit de la reconnaissance de ce qui fait l'histoire architecturale et urbaine de Toulouse. Nous n'avons pas de lieu ou de musée de l'histoire de la ville qui montrerait ces plans et avec eux l'histoire urbaine de la ville.

Les plans du XIX^e siècle s'attachent à montrer la ville au réel avec une grande précision, ce que l'on retrouve au XX^e siècle avec les plans Jausseley et Nicod. Cela disparaît ensuite lorsque l'on passe à l'urbanisme réglementaire, comme le POS ou le SDAU (aujourd'hui le PLU et le SCoT). Ces plans ne racontent pas la forme de la ville et n'abordent pas la notion de projet urbain dans sa dimension architecturale, plus précise dans une traversée d'échelle.

Mais peut-on dessiner la métropole ?

On peut imaginer un projet à la grande échelle de la métropole, qui se matérialise par de la carte, du dessin, par une architecture du territoire. Dans l'histoire des villes, la cartographie joue un rôle fondamental. Par-delà la représentation graphique elle est une forme d'engagement, la manifestation d'une vision.



Une vision métropolitaine hors du centre historique ?

Il y a effectivement hors centre historique de nombreuses potentialités de centralité (cœurs de quartiers, centralités, figures territoriales) qui restent à saisir ; mais il y a aussi une autre échelle, plus vaste, des paysages, des boisements, de grands sites, et ces espaces structurants sont excessivement précieux à l'échelle métropolitaine. Le rapport avec les villes d'équilibre situées autour

de Toulouse pourrait faire l'objet d'un plan de grande échelle.

Il nous semble qu'au-delà des trois décennies du malheur de l'étalement urbain, l'identité du Midi toulousain réside dans ces systèmes géographiques, ces lignes de forces, fleuve, canaux, collines, terres agricoles, boulebènes, bois et forêts comme dans le maillage de villages, bastides et villefranches. Pouvons-nous faire le plan de cette grande échelle ?

Acronymes :

HBM : Habitation à Bon Marché

PLU : Plan Local d'Urbanisme

POS : Plan d'Occupation des Sols

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDAU : Schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

La centralité de proximité : de la polarisation des fonctions à l'appropriation par l'usage

Hélène TOUCHE

La notion de polarité de proximité est structurante dans les missions de l'aua/T, à chacune de ses échelles d'intervention : dans la conception des différents documents de planification (SCoT, PLUi) comme dans la programmation des réseaux de transports (PDU, Linéo, troisième ligne de métro...), mais aussi dans l'exercice du projet urbain (composante d'études urbaines à grand échelle ou sujet d'études dédiées).

D'une échelle à l'autre, d'une discipline à l'autre, on utilise différentes définitions ou méthodes d'analyse de la notion de polarité de proximité, en accord avec les finalités de chaque exercice. Sont alors convoquées, tantôt des analyses techniques, tantôt des représentations plus subjectives. On verra que, si la question de l'appropriation n'est traitée directement qu'à l'étape du projet urbain, les exercices à plus grande échelle s'attachent à en réunir les conditions fonctionnelles.

La planification territoriale : ACCUEILLIR

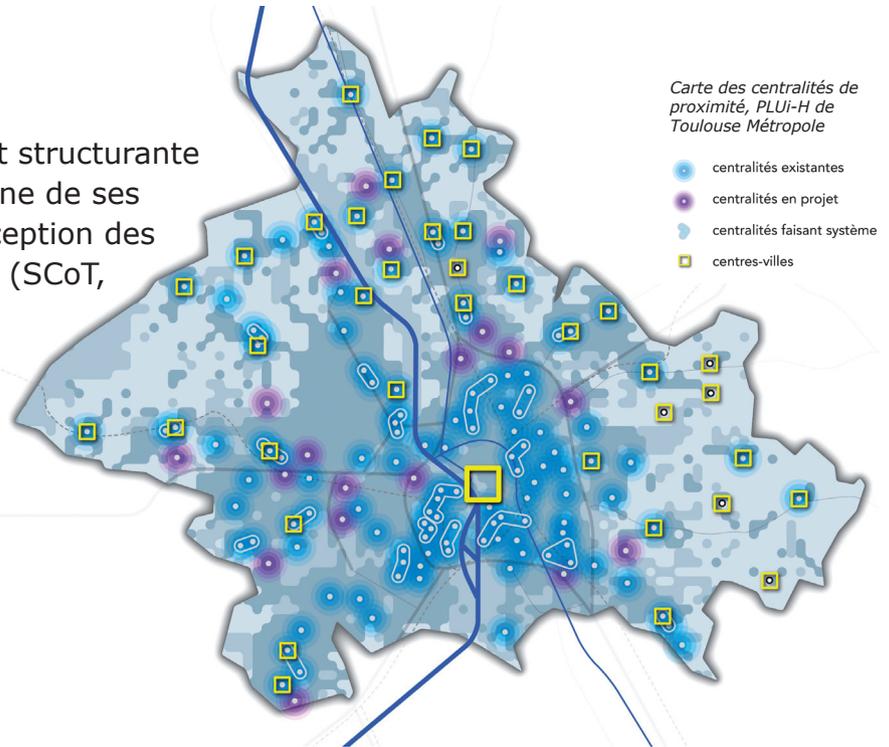
Le SCoT de l'agglomération toulousaine et le PLUi-H de la métropole analysent et planifient l'évolution du maillage de centralités sur le territoire, selon une lecture technique de la polarisation du tissu urbain : les critères appliqués sont la concentration d'équipements, commerces et services et leur rayonnement.

Dans ces exercices de planification, la notion de polarité de proximité est intimement liée à la stratégie de développement urbain : ces lieux représentent des points d'accueil privilégiés des nouveaux habitants, profitant d'un niveau de service à même de répondre à leurs besoins.

On retrouve ce même enjeu dans la programmation de Toulouse Aerospace Express (TAE, troisième ligne du métro toulousain). Le choix du positionnement des stations futures (à l'étude) relève de nombreux critères (efficacité de la desserte, capacité technique et foncière, coût...), parmi lesquels la stratégie urbaine tient une place importante. Sur cet aspect, l'objectif poursuivi est de desservir la « ville de demain » : ici encore, la centralité constitue le support privilégié d'accueil des nouvelles populations.

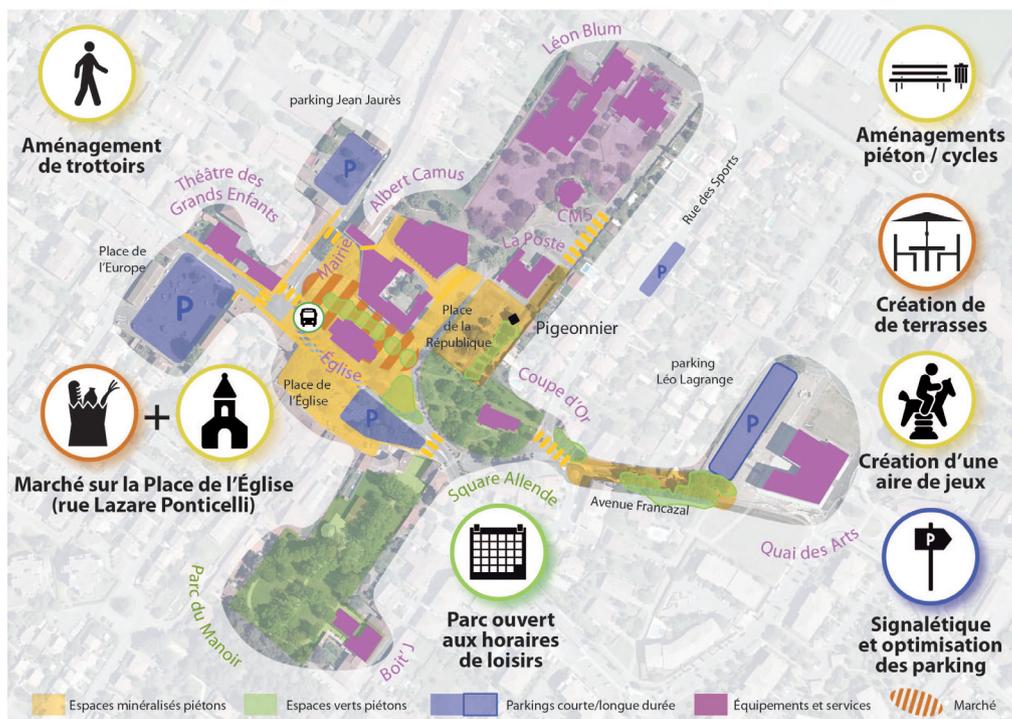
Dans ce cadre spécifique des études TAE, la notion se complexifie : elle comporte également une dimension de mixité des services (activité tout au long de la journée et de la semaine), ainsi que d'accessibilité directe pour l'habitant (facilité des parcours piétons notamment). Ainsi, le flux généré par une desserte lourde (et la nécessité d'optimiser sa fréquentation) constitue un facteur de polarisation de la ville, qu'il conforte une centralité existante ou qu'il concourt à en créer une nouvelle.

Si les conceptions de la polarité de proximité à l'œuvre au niveau territorial (SCoT, PLUi-H, TAE) s'attachent aux fonctions, c'est à l'échelle du projet urbain qu'entrent en jeu les questions d'appropriation et la dimension subjective, affective de la polarité de proximité.



Carte des centralités de proximité, PLUi-H de Toulouse Métropole

- centralités existantes
- centralités en projet
- centralités faisant système
- centres-villes



Support de concertation, recomposition du centre-ville de Cugnaux

Comment passe-t-on d'une polarisation des fonctions à une centralité vécue par le plus grand nombre ?

Le projet urbain et sa concertation : S'APPROPRIER

De nombreuses démarches dédiées aux centralités se développent dans l'aire toulousaine, dans un mouvement croissant de prise en compte de cette « figure urbaine ». La ville de Toulouse mène un programme « cœurs de quartiers » traitant de commercialité et d'aménagement urbain. En parallèle, de nombreuses autres communes conduisent une réflexion sur leurs centres-ville, qui à l'échelle de l'agglomération constituent des polarités de proximité.

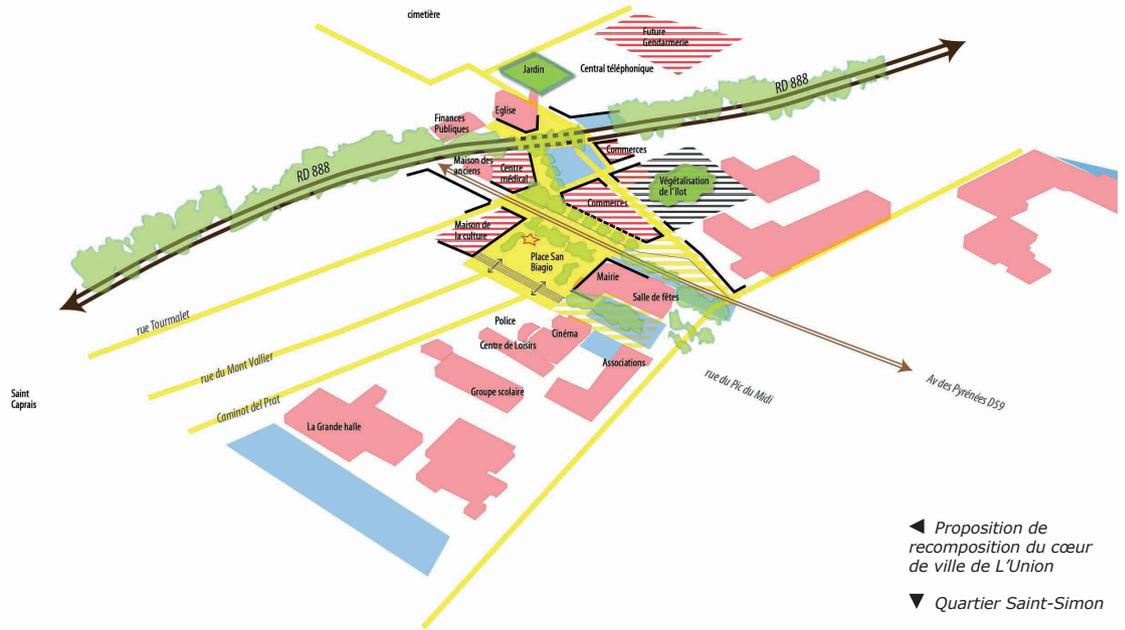
Il s'agit pour les communes d'affirmer ou ré-affirmer leur identité propre par un projet d'aménagement, et d'organiser les fonctionnalités afin d'ancrer les pratiques quotidiennes des habitants. L'enjeu est de réunir ou de renforcer les conditions de l'appropriation de l'échelle communale, pour des usagers dont les pratiques sont largement métropolitaines. Ces démarches répondent à la vision des élus locaux autant qu'aux aspirations des habitants, comme en témoignent le niveau de participation et le

contenu des concertations menées à L'Union et Cugnaux notamment. En effet, on constate une demande grandissante d'espaces de centralité appropriables, que l'on peut attribuer à une réaction au mouvement d'étalement urbain et de diffusion de l'habitat pavillonnaire. Le centre de la commune, son identité urbaine et architecturale, son « charme » et son niveau d'animation peuvent aujourd'hui constituer un important critère de choix résidentiel.

Dans le cadre du projet urbain, la notion de polarité de proximité combine deux aspects :

- D'une part, elle induit un critère de mixité et de concentration des usages (périmètre de la pratique piétonne) qui permet d'en faire un lieu de rencontre, fédérateur de tous les publics. Entrent en jeu les notions d'animation et de convivialité, souvent évoquées en concertation, et objets de fortes attentes. On constate également une appétence croissante pour les espaces verts, devenus un support essentiel des usages partagés.

- D'autre part, elle fait appel à une dimension symbolique : être compatible avec la représentation, l'image archétypale d'une polarité de proximité, à fortiori d'un centre de petite commune.



On convoque alors l'image d'une place réunissant l'église et la mairie, voire un marché de plein vent. Cette dimension symbolique est renforcée lorsqu'elle s'appuie sur du bâti patrimonial, facteur d'appropriation important, et objet de nombreuses demandes de préservation et de mise en valeur par les habitants. Il ne s'agit donc plus seulement de fonctionnalités regroupées dans un espace de proximité, mais également de l'espace public qui les relie, des aménités et des usages qu'il propose. C'est lui qui sera support d'appropriation et de représentations symboliques par les habitants et usagers.

Les conditions de l'appropriation

Si l'ensemble des démarches, de la planification au projet urbain, concourent au même objectif, on peut cependant remarquer un fréquent décalage entre l'application de la notion de polarité d'un exercice à l'autre. La polarisation objective des fonctions diffère des centralités ressenties. De plus, d'un habitant à l'autre, selon ses pratiques, sa situation professionnelle et familiale, la perception des lieux « faisant centralité » pourra évoluer. Comment passer d'une

polarisation des fonctions à une centralité vécue par le plus grand nombre ?

Il s'agit là d'une problématique multifactorielle, que chacun des métiers de l'aua/T peut concourir à éclairer dans sa spécialité : entrent en jeu par exemple la visibilité de la polarité, sa position sur un flux de transit, la programmation commerciale, les typologies de logements alentour, la desserte en transports en commun, la politique d'animation scolaire et culturelle de la commune... mais aussi sa forme urbaine reconnaissable, son écriture architecturale et sa mise en scène urbaine.

En parallèle de ces analyses techniques fondatrices, l'association des habitants, usagers et acteurs locaux est aujourd'hui déterminante pour réunir les conditions d'une appropriation large. Il s'agit de cerner les pratiques quotidiennes et de recueillir les attentes, afin de répondre finement à chaque situation spécifique.

Ces processus de concertation peuvent être appliqués aux centralités existantes comme aux extensions urbaines, à condition de prévoir dans les aménagements des marges d'évolution. Elles permettent, avec du recul, d'adapter la structure de l'espace comme l'offre de service aux besoins et pratiques réels constatés.



Acronymes :

- PDU : Plan de Déplacements Urbains
- PLUi-H : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal - Habitat
- SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
- TAE : Toulouse Aerospace Express

Toulouse artistique 1880-1940, une métropole à l'identité méridionale ?

Luce BARLANGUE

Des années 1880 jusqu'à la seconde guerre mondiale, Toulouse chercha à affirmer une identité confirmant son désir de se présenter comme une métropole artistique déterminante dans le paysage national.

Ce faisant, elle usa d'épithètes identitaires :

« toulousain », « méridional », « latin », « occitan »¹...

1. BARLANGUE L., *De l'utilisation des épithètes « Toulousain », « Méridional », « Latin », « Occitan », à des fins identitaires », dans la vie des arts plastiques à Toulouse de 1880 à 1940, dans l'Art du Sud, de la création à l'identité (XI^e - XX^e siècle), Comité des travaux historiques et scientifiques, 2003.*

2. Intervinrent aussi : les peintres Casimir Destrem, Edmond Yarz, Paul Gervais, Henri Rachou, les sculpteurs Antonin Carlès, Théophile Barrau, Théodore Rivière...

3. *Les artistes de la bibliothèque municipale, Toulouse 1935* [Texte imprimé] : centenaire de la Société des Artistes Méridionaux : [exposition, Toulouse, Bibliothèque d'Étude et du Patrimoine, du 15 novembre 2005 au 15 janvier 2006] / [textes de Louis Peyrusse et Luce Barlangue], Bibliothèque de Toulouse, DL 2005.

Pour spécifier son individualité artistique, des hommes politiques et des artistes plasticiens originaires du Midi toulousain affirmèrent l'existence d'une École toulousaine. Ce fut cette bande des Toulousains vivant à Paris, de renommée nationale – Jean-Paul Laurens, Benjamin-Constant, Edouard Debat-Ponsan, Henri Martin, Alexandre Falguière, Antonin Mercié² – que les municipalités radicales toulousaines, entre leur arrivée au pouvoir en 1888 et la Grande guerre, imposèrent à l'État pour les commandes publiques. Pour triompher d'une épreuve de force avec Paris il fallut défendre l'idée d'une originalité d'inspiration et de facture. Cette dernière, toute relative, participant d'un académisme eclectique dominant l'art officiel, reçut cependant l'onction du Ministère en 1898, au moment de l'inauguration de la Salle des Illustres : « *En résumé l'École toulousaine se distingue par un fort enseignement plastique, un sentiment très intense de la vie, un sentiment pénétrant des réalités concrètes qui fait que, soit qu'ils puisent leur inspiration dans le souvenir et le rêve, les maîtres qui*

la composent ne s'égarent jamais dans les conceptions vagues et nébuleuses, les impressions de genre, les transpositions d'art ». Désormais l'École toulousaine au présent pouvait relayer celle du XVII^e siècle. À l'actif de cette notion, notons la réalité d'une véritable communauté affective et intellectuelle unissant les artistes plasticiens, mais aussi les musiciens, littérateurs, hommes politiques, réunis au sein d'ententes « toulousaines » dont la plus active fut celle des Toulousains de Paris...

À partir du début de XX^e siècle ce furent les épithètes « méridional » et « latin » qui eurent la faveur des élites locales. Elles avaient le mérite de faire participer la métropole toulousaine d'ensembles géographiques et culturels plus ouverts, très présents dans les préoccupations nationales voire nationalistes de l'époque. Les milieux des revues, *L'Art Méridional* et *L'Âme Latine*, de *Poésie* eurent le souci de contribuer au renouveau du milieu culturel local. À partir de 1905, la Société des Artistes méridionaux partagea ces options et affirma son désir de créer un art régional et moderne à la fois sans passer par l'exil de la Capitale...

Un art moderne « tempéré »

Dans l'entre-deux-guerres, ce désir appelé se vérifia à la mesure du succès des Artistes méridionaux : Arthur Fages, Edouard Bouillères, Henry Parayre, André Abbal, André Arbus Edmond Alet... Certains œuvrèrent pour les grands chantiers municipaux à vocation sociale : Bibliothèque municipale, Parc des sports, écoles... Ils eurent aussi une fidèle clientèle privée qui apprécia un art moderne « tempéré » qui s'inspirait de références ancrées dans le passé et de sujets locaux. *Le Parnasse occitan* de Saint-Saëns à la Bibliothèque municipale³ incarna parfaitement l'idée d'une Toulouse, métropole méridionale, terre d'épanouissement d'une culture artistique d'un Sud aux profondes racines méditerranéennes. Toutes ces préoccupations furent alors étroitement liées à celles de cercles intellectuels et artistiques, auxquels d'ailleurs nombre de plasticiens appartenaient ; les vitrines en furent plusieurs périodiques et journaux : *Le Travail*, organe de la Ligue Oc, *L'Archer*, *La Dépêche*, *L'Express du Midi*, *Le Télégramme*... En 1936 encore la nouvelle association des Artistes occitans, revendiqua : « la plus pure tradition de l'art régional » de la « chère patrie Toulouse », « carrefour de notre vieille civilisation latine ».

Un creuset artistique régional

À la veille du second conflit mondial Toulouse se montra comme la métropole d'un creuset artistique régional lors de l'Exposition internationale de l'art et des techniques de Paris en 1937. Le pavillon régional Pyrénées-Languedoc exposa en effet les peintures sculptures, meubles, objets d'art décoratif d'artistes qui, pour beaucoup, vivaient de leur art dans le Midi toulousain... La spécificité relative de leurs créations

fut à la mesure de celles des autres pavillons régionaux : des thèmes et motifs locaux, un style figuratif d'un modernisme tempéré légèrement géométrisé, des couleurs décalées par rapport au strict rendu réaliste... Réussite certes mais obtenue en excluant les influences des ruptures des avant-gardes expérimentées dans le creuset parisien...

De la difficulté de conjuguer identité régionale et modernité radicale ? Sans doute... De la nécessité d'un savant dosage ? Peut-être... ■



Le Triomphe de Clémence Isaure par Gustave Violet, fronton de la piscine municipale Nakache à Toulouse

Une métropole en quête de paysages identitaires

Philippe BÉRINGUIER

Bertrand DESAILLY

Philippe VALETTE





Le titre pourrait presque passer pour provocateur. Toulouse n'est-elle pas la seule grande ville française à être dotée d'un surnom évoquant un attribut du paysage bâti ? Le risque étant de surjouer la partition, comme ce fut le cas au tournant du XXI^e siècle, où tout nouveau collectif se devait d'arborer un décor de briquettes et où l'asphalte rouge envahissait les trottoirs. Le respect de la couleur locale peut conduire au conformisme et il est heureux que les palettes soient à présent plus diversifiées.

Oublions le rose et la brique et prenons un peu de hauteur. Du sommet de Pech David ou de Jolimont, ce sont bien plutôt les imposantes constructions des Trente Glorieuses, résidence Cristal, barres d'immeubles du boulevard des Minimes ou de la rue de la Digue, qui s'imposent comme les principaux repères visuels au sein d'une topographie peu marquée. Hors du centre, le regard ne croise guère que les formes banales de la grande ville, lotissements partant à l'assaut des coteaux ou entrepôts s'égrenant le long des radiales.

Paysages vitrines, paysages ordinaires

Il y a pourtant des enjeux importants autour de l'affirmation d'une identité paysagère métropolitaine, à commencer par une visibilité extérieure, que tout acteur politique local espère transformer en attractivité. Pour trouver une large audience, le message doit jouer sur plusieurs

registres. Au fleuve et à ses quais du XVIII^e siècle de rappeler la richesse patrimoniale, quand les bâtiments d'Aéroconstellation sont chargés de signifier dynamisme économique. Rompant avec les architectures traditionnelles et empruntant les codes des écoquartiers nord-européens – formes cubiques, panneaux en bois, couleurs acides –, Andromède, Vidailhan ou les immeubles les plus récents de Borderouge renvoient l'image d'une ville inscrite dans la transition environnementale.

Sans doute, la majeure partie de la population métropolitaine ne côtoie pas l'essentiel du temps ces paysages vitrines, mais d'autres bien plus ordinaires, ceux de l'habitat, des déplacements domicile-travail, des zones d'activités. D'autres identités paysagères se forment alors, d'échelle infra-métropolitaine, celles du faubourg, du lotissement, du vieux centre villageois absorbé par l'étalement urbain. Identités porteuses d'attachement et méritant à ce titre qu'on y prête attention.



Toulouse, quai Lucien Lombard

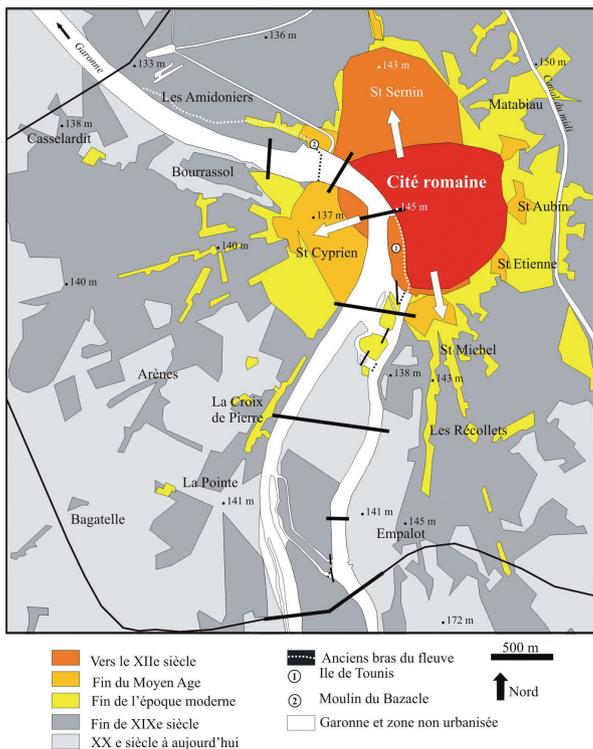
L'ordinaire et la vitrine gagneraient à se rapprocher. Prenons l'exemple des paysages de l'eau. Toulouse a la chance d'être traversée non seulement par un fleuve, mais aussi par des canaux et quelques rivières modestes. Les efforts concentrés sur l'axe garonnais mériteraient d'être poursuivis au niveau des nœuds et maillons secondaires, trop souvent phagocytés par les voies de circulation, tel le port de l'Embouchure, ou portant les stigmates d'une époque où aménager un cours d'eau impliquait un recalibrage brutal, comme le morne fossé de l'Hers.

de nouveaux remparts. S'il ne reste presque rien de la ville romaine, la basilique Saint-Sernin, classée au patrimoine mondial par l'Unesco au titre des chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle, représente un édifice unique en France. À cette époque, sur la Garonne, les moulins se multiplient mais il n'en reste aujourd'hui que la trace du Bazacle.

La période moderne marque plus fortement le paysage de la ville, à travers la construction d'hôtels particuliers comme celui d'Assézat ou ceux de la rue de la Dalbade. En 1681, le canal du Midi fait entrer Toulouse dans le concert commercial national. Lui aussi est aujourd'hui classé au patrimoine mondial par l'Unesco, mais l'honnêteté conduit à dire que sa partie toulousaine a été particulièrement maltraitée par l'urbanisation. Cette période voit aussi la construction du Pont-Neuf, l'embellissement des quais de la Garonne, la création de parcs et jardins.

Jusqu'au XIX^e siècle et même jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, la Garonne et sa zone inondable limitent l'urbanisation, même si un parc d'hygiène et des sports est créé sur l'île du Ramier dans l'entre-deux-guerres. En 1945, Toulouse fait encore figure de ville moyenne et ce n'est qu'à partir des années 1955 qu'elle s'étale largement à la fois en zone inondable, sur les coteaux et les terrasses alluviales, pour concer-ner désormais l'ensemble des communes périphériques.

Les étapes du développement de Toulouse



Fragments d'histoire

Les paysages de la ville de Toulouse s'inscrivent dans une géohistoire de plus de 2000 ans. Chaque période a inscrit durablement des traces, plus ou moins visibles, dans les paysages, traces participant aussi à la construction d'une identité.

La ville romaine se développe d'abord sur la rive droite à l'abri des inondations. Peu de marques, mis à part des éléments liés à la voirie, sont conservés en l'état dans les paysages, de sorte que le patrimoine de Tolosa Palladia est « perdu », même si le musée Saint-Raymond tente d'en retrouver le fil.

À l'époque médiévale, plusieurs excroissances se développent hors de l'enveloppe antique autour de Saint-Michel, Saint-Étienne, Saint-Aubin et surtout de Saint-Cyprien et Saint-Sernin qui est englobé dans



◀ Toulouse, Borderouge
 ▼ Rue et maisons anciennes dans le centre de Blagnac
 ▼ La coulée verte du Touch

Paysages et appartenance

À côté des hauts-lieux et motifs repères de la métropole toulousaine s'élaborent aussi, dans les relations que tissent les individus à leurs paysages, un sentiment d'appartenance. Toutefois, dans une société toujours plus mobile où les territorialités sont labiles, l'identification des registres et supports matériels d'un tel sentiment est un exercice délicat. Signes et repères relèvent avant tout des expériences individuelles et changent dans le temps. S'il s'avère périlleux de conclure à des catégories partagées et permanentes, il reste possible d'évoquer quelques facteurs de ce processus :

- l'ancrage dans les paysages du quotidien en est un. L'espace du quartier, du pavillon et de son jardin, les pratiques habitantes associées suscitent à la fois investissement et reconnaissance. La fréquentation régulière des petites centralités, organisées autour de places, de monuments ou de bâtiments emblématiques, du marché de plein vent hebdomadaire, sont autant d'expériences répétées dans le temps qui participent à la construction du vivre ensemble.
- le contact avec la nature fortifie le sentiment d'appartenance en renouvelant et enrichissant les expériences sensibles. Il est favorisé par la mise en réseau des itinéraires de promenade, pédestre ou cycliste. Leur fréquentation assidue témoigne de l'attractivité

des paysages associés : vallons des serres et collines de l'est toulousain, coulées vertes du Touch et de l'Aussonelle, ramiers de Garonne.

- les actions et sollicitations conduisant les habitants à s'informer, s'investir, se mobiliser en tant qu'acteurs des paysages, jouent aussi un rôle important. Citons les Agendas 21 ou encore les implications citoyennes à propos des jardins collectifs ou de l'habitat participatif.

Sans grand récit, ni armature paysagère majeure à l'échelle métropolitaine, d'autres paysages, un peu plus éloignés, participent aussi à la construction d'une identité. Aux marges de la ville, les massifs forestiers de Bouconne et de Buzet, ou encore les hauteurs des derniers coteaux du Lauragais dominant Ariège et Garonne sont des terrains d'évasion prisés des Toulousains. Sans parler du lointain horizon pyrénéen, qui ne cesse de rejaillir telle une image familière. ■



L'invention du surnom de « Toulouse ville rose »

Luca BARLANGUE

Dans le Dictionnaire des mots et des expressions de couleur du XX^e siècle du CNRS, on lit : « la ville rose, locution nominale féminine référence à la couleur rose des murs de briques, des maisons de cette ville. Surnom de Toulouse ». Il n'en fut pas toujours ainsi ¹...

« Toulouse palladienne »

Tous les guides touristiques qui se multiplient au XIX^e siècle font référence au qualificatif de « cité palladienne » employé par le poète Martial qui témoignait ainsi du goût de ses habitants pour les lettres et les arts. Dans de nombreux guides, on précise que Toulouse mérita aussi l'épithète de « savante », et de « sainte »... Deux guides seulement font référence à la notion de couleur : le blanc des façades badigeonnées et le rouge de la brique.

Il faut attendre ensuite les années 1910 pour que le guide *Trois jours à Toulouse la ville rose* édité par Labouche, précise : « "la ville rose", comme je l'ai souvent entendue désignée, possède de nombreuses richesses artistiques et archéologiques et aussi un charme particulier ». Dès lors « Ville rose » rima avec l'idée d'un charme spécifique dont les guides et les écrits de voyageurs célèbres, tel Stendhal, avaient fort peu parlé...

« Ville rose »

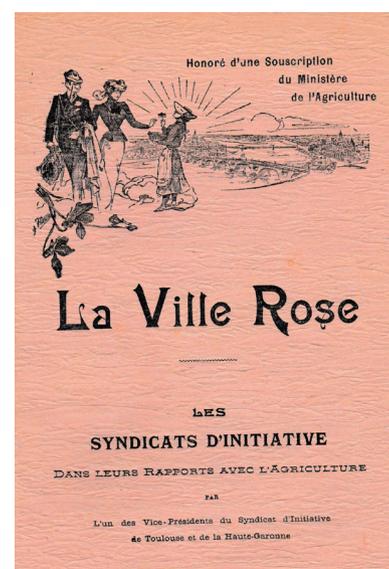
À partir des années 1890, au moment même où la ville se transforme pour devenir une cité moderne, a contrario les guides font référence à la brique des vieux quartiers... L'on passe du surnom de « palladienne » à celui de « ville rose », d'une appellation historique sous-entendant une culture humaniste, à un qualificatif aisément compréhensible par tous...

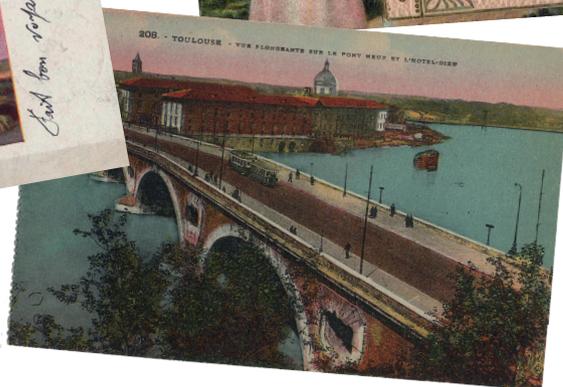
Curieusement il semble que ce soit le cénacle très savant des poètes, appelant à une renaissance régionaliste ouverte à la modernité, qui en ait eu l'initiative ². Dans leurs écrits, entre 1896 et 1906, il est question d'un charme ténu, fragile et rare, d'autant qu'il est menacé, d'une nature et d'une ville méridionales refuges momentanés, face à la ville frelatée, mangeuse d'hommes bien que Ville Lumière, Paris... Reviennent des épithètes lumineuses pourpre, vermeil, mais surtout, or et rose, toujours posi-

tives. Tout naturellement, Toulouse, au présent, devient figure poétique à l'égal de ses figures mythiques majeures : la Belle Paule et surtout Clémence Isaure... La rime facile Tolose/rose fit sans doute le reste... Si cette invention fut transformée en « appellation de marque », ce fut parce que le qualificatif poétique eut du succès auprès du milieu des spécialistes du tourisme... En 1903, est fondé à Toulouse un des premiers syndicats d'initiative dont le but avoué était de retenir des touristes allant jusqu'alors directement « aux Pyrénées ». Dès 1904, son vice-président S. Guénot, universitaire, professeur de géographie, proposait de valoriser l'image négative de Toulouse réduite à ses

1. BARLANGUE L., « L'invention du surnom de «Toulouse ville rose» », *Toulouse, une métropole méridionale : vingt siècles de vie urbaine*, Méridiennes, 2009.

2. Des revues telles *les Essais de jeunes*, *L'Effort*, *L'Âme latine*, *Poésie*.





monuments insignes. Il argumenta sur le charme, l'ambiance spécifique, dus au climat, à la lumière et à la brique. Sur les couvertures, désormais roses, du Bulletin du syndicat, « Ville rose » paraît en 1906 et 1907.

Dans le même temps, entre 1900 et 1905, le rose contamine les cartes postales, « souvenirs de Toulouse » de la Maison Labouche. Le grand décor du Capitole, mis en place de 1898 à 1914, participa aussi à la naissance du surnom : *Les Rêveurs* d'Henri Martin aux nuances de roses jouèrent pour déclencher l'image mentale de « Toulouse ville rose ». Enfin, l'association des Toulousains de Toulouse fondée en 1905 insista sur l'atout identitaire de la brique. La cause semblait entendue...

Ville rose ou rouge

Pourtant à partir des années 1920, des textes très militants d'Armand Praviel, conjuguant désormais une vision méridionaliste avec un

nationalisme convaincu, lancèrent le débat³. Praviel moque le rose, « rose comme un bonbon fondant ». Pour lui, Toulouse est « Rouge, sanglante, tragique ». Cette vision d'une histoire toulousaine, violente mais aussi brillante, fut partagée par Maurice Magre dans *Le Sang de Toulouse histoire albigeoise du XIII^e siècle* (1931) ; il chante la « ville bâtie en pierre rouge, en pierres inébranlables comme le cœur des hérétiques... ». Dans ce débat, *Images de Toulouse* de Paul Mespilé illustré par Édouard Bouillères (1933), est plus consensuel : « *Ville rose ! cela a quelque chose de clair et de plaisant, de rassurant aussi* ». Cette couleur était nuancée à l'image des roses, ocre ou rouges des « images » du peintre...

Par la suite, à partir des années 1940, grâce à un encadrement administratif de protection des sites, Toulouse put commencer à redevenir totalement et réellement ville rose / rouge... ■



3. PRAVIEL A., *L'Histoire tragique de la Belle Violante*, Paris, 1924.

PRAVIEL A., *Toulouse capitale du Languedoc, Le Languedoc rouge*, Artaud, Paris, 1941.

PRAVIEL A., *La ville rouge, Toulouse capitale du Languedoc, La renaissance du livre*, Paris, 1933.

« Vision de Toulouse » illustré par Bouillères, *L'Illustration*, septembre 1929.

Toulouse, ville de brique, à la recherche de son coloris

Regards croisés et écrits de voyage

Xavière OLLIER

Le regard du coloriste-chercheur s'attache aux modes d'apparition d'une pensée de la couleur : il ne s'agit plus de parler des couleurs de la ville, mais de la couleur de la ville. Petit voyage dans la fabrique de la couleur.

Au-delà de sa géographie, il est possible d'appréhender un lieu comme un territoire chromatique : nous portons notre regard sur son matériau, la brique et la palette de couleurs qui en est issue. La brique, quand elle est qualifiée de rose, est-elle décrite comme on la perçoit réellement ?

Rouge, blanche, rose : la ville révélée

Outil d'aide aux choix des couleurs pour les rénovations de façades, une première charte chromatique a été instituée à Toulouse en 2000. Elle proposait alors une homogénéisation des couleurs de la ville par la préconisation d'une couleur brique et d'enduits très homogènes et orangés, et d'une harmonie de tons bleu-tés sur la palette des éléments de détails. Toulouse fut pensée chaude : cette palette fêta en 2005 sa millième façade, avec la sortie d'un ouvrage photographique où l'on pouvait lire : « ... les temps changent, le rose s'éloigne de la pâleur et tire vers le rouge, l'ocre et l'orangé [...] Toulouse s'est mis du rouge aux joues, mais en ville civilisée, elle s'est donné des règles : une palette de couleurs puisées dans la chaleur et, en contrepoint, leurs complémentaires, pour les volets comme pour les paupières ».

Cette métaphore de Toulouse au féminin prend sa source dès les années 1900. La littérature de voyage au XIX^e siècle nous présente pourtant la ville sous des « charmes » tout autres : Jules Michelet évoque « Toulouse à une heure. De tristes masses de briques... ».

Rouge brique, blanc céruse

Pour Hippolyte Taine, « *Toulouse apparaît toute rouge de briques, dans la poudre rouge du soir. Triste ville, aux rues caillouteuses et étranges...* ». Jules Verne voit pour sa part dans la brique un matériau par défaut, et « de peu de caractère ». Quant à Henry James, il écrivait en 1877 : « ... mis à part l'église Saint-Sernin et l'hôtel d'Assézat, Toulouse ne possède aucune richesse architecturale ; les maisons sont essentiellement faites à l'aide de briques d'un rouge teinté de gris et n'ont rien d'original dans leur style. Le travail de la brique est ici des plus pauvres, bien inférieur à celui des villes italiennes, manquant totalement de la richesse de coloris que ce matériau modeste revêt, en général, sous les climats humides et verdoyants. »

Les impressions chromatiques liées à la ville sont ici des rouges assombris par une ambiance plutôt triste, de rouges grisés, de rouges du soir.

En 1833, comme l'indique l'historienne Luce Barlangue, deux guides font référence pour la première fois à la couleur de la ville : Toulouse, ville blanche, car les façades – dont celle du Capitole – étaient alors habillées de blanc de céruse, suite à une ordonnance capitulaire de 1783.

Le rose, ou du moins son évocation, « apparaît » dès la fin du XIX^e siècle, mais ne fait pas encore référence à la couleur du bâti. Au début du XX^e siècle, le terme ville rose sera porté par le syndicat d'initiative, qui écrit dans son bulletin de 1912 : « ... ses monuments de briques, procédant du génie local, ont un charme, une originalité et une valeur incomparables. En dehors de leur intérêt architectural, il n'est rien d'agréable à l'oeil comme ces couleurs changeantes de la ville rose et de ses monuments suivant l'heure du jour, la saison, l'état de l'atmosphère. Aux couleurs violettes et mates de la pluie succèdent les roses tendres du beau temps... »¹

Et Toulouse fut pourpre

Dans les années 1920 cependant le terme de ville rose sera remis en question : Armand Praviel décrira Toulouse comme « une belle violante, Toulouse capitale du Languedoc, le Languedoc Rouge » et se moque du rose.

1. BARLANGUE L., revue *L'Auta*, Toulouse, 2010, p.211.



Citons également une œuvre cinématographique singulière, *17 fois Cécile Cassard*, film de Christophe Honoré sorti en 2002 : un voyage dans le temps où Toulouse serait redevenue (pour peu qu'elle l'ait été réellement) Toulouse la rouge, la sanguinaire, « l'authentique »...

Le regard de Christophe Honoré rejoint alors celui plus avant de Jules Verne, Henry James et d'autres, qui ont écrit sur cette ville régionale, terrienne et argileuse comme les murs de ses façades.

En réalité, la Toulouse d'aujourd'hui, la belle, la maquillée, est perçue en un état de sur-féminisation qui est portée par notre époque. La ville doit être belle pour attirer les touristes, elle doit être ensoleillée car elle est au sud. Elle doit être rose car c'est ainsi que chacun la définit. Malgré nous, nous la voyons dans la lumière car c'est ainsi que notre époque désire que nous l'appréhendions.

Vision de la ville renouvelée, un nouvel outil pour les façades

En 2013, la palette des couleurs de la ville évolue : réalisée par l'agence Nacarat (agence de design global experte en couleur), la nouvelle charte chromatique se base sur les cinq couleurs fondamentales de la brique toulousaine et les décline en 100 nuances pour la ville.

Le lecteur curieux y découvrira une série de couleurs, une abstraction. Il y comprendra l'histoire de la ville. Peut-être et surtout, il sera alors plus sensible à la ville chromatique. Lors d'une flânerie urbaine, il regardera, avec un regard nouveau, la ville qui l'abrite : Toulouse fardée, Toulouse folklorique, Toulouse la violente...

Vivre en marge de la métropolisation dans une ville émergente

Les travailleurs migrants à Ho Chi Minh-Ville

Clément MUSIL
TRAN Khac Minh

Depuis la fin des années 2000, le « V » de Vietnam figure parmi certains acronymes utilisés pour qualifier les économies émergentes, comme les CIVETS* qui connaissent un processus d'industrialisation intense. À l'échelle du Vietnam, cette industrialisation s'ancre dans les périphéries des grandes villes et suscite de nouvelles dynamiques territoriales comme dans la région métropolitaine de Ho Chi Minh-Ville (HCMV), considérée désormais comme le « hub » économique et commercial du pays.

Avec une population de plus de 13 millions d'habitants et une croissance économique à deux chiffres depuis plus de 15 ans, le poids économique de la métropole équivaut à 23 % du PIB national. Ce territoire connaît en outre un processus de métropolisation nourri par des flux migratoires et par l'arrivée d'investissements directs étrangers. Les travailleurs migrant vers HCMV sont employés dans les secteurs industriels, manufacturiers et de la construction qui génèrent 45 % du PIB de la métropole et emploient 57 % de la population active. Ces travailleurs participent ainsi au dynamisme de la métropole et à la construction de son identité de « hub » économique régional. Se pose alors la question de leur intégration ou au contraire de leur relégation aux marges de cette métropolisation.

* CIVETS :
Colombie,
Indonésie,
Vietnam, Égypte,
Turquie et Afrique
du Sud

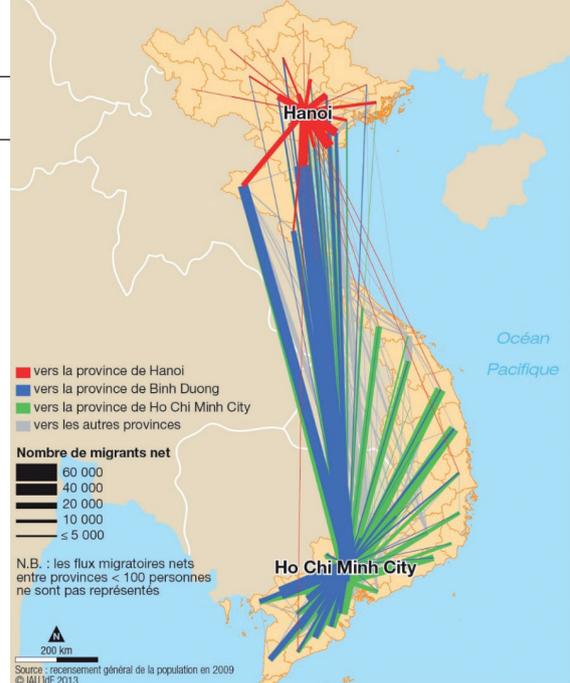
Métropolitains « temporaires »

Souvent d'origine rurale, ces travailleurs s'installent temporairement, puisqu'il ne disposent pas de permis de résidence en règle. En effet, au Vietnam, le gouvernement maintient une politique de contrôle des migrations. Chaque ménage dispose d'un permis de résidence émis dans sa province d'origine et ouvrant à des droits sociaux (scolarisation des enfants, soins médicaux, etc.). Métropolitains « temporaires », ces travailleurs ne sont pas pris en compte dans les recensements et viennent grossir les rangs d'une population dite « flottante » estimée à 1,5 voire 2 millions d'habitants.

Les travailleurs migrants rencontrent de nombreux obstacles à leur intégration à la métropole, qui les empêchent de développer un sentiment d'appartenance. Tout d'abord, ils sont administrativement discriminés par les autorités en raison de l'absence de permis de résidence en règle. Sous-estimés dans les projections démographiques, ils ne sont pas pris en compte dans les exercices de planification urbaine. La métropole n'est donc pas construite pour eux bien qu'ils participent au système productif. Ces travailleurs

rencontrent aussi des difficultés pour acheter un logement en raison des prix élevés. Enfin, les secteurs de la construction et de l'industrie emploient des travailleurs en fonction des commandes, à « flux tendu », et sont donc à la recherche d'une main-d'œuvre flexible. Au-delà de ces contraintes économiques, professionnelles et administratives, l'arrivée des travailleurs migrants dans les espaces périphériques engendre en outre une transformation de la morphologie de ces espaces.

On observe par exemple la construction de bâtiments servant de dortoirs destinés aux travailleurs migrants. Il s'agit de dortoirs locatifs regroupant des dizaines de logements disposés autour d'un espace servant de cour commune. La vie individuelle, collective ou familiale des migrants s'anime dans l'espace étroit de ces logements, souvent partagés entre plusieurs individus et disposant d'un accès à l'eau, de sanitaires et d'un coin cuisine. Leur présence favorise aussi l'apparition de nouvelles activités économiques, souvent informelles (cantines, commerces ambulants, marchés alimentaires), fournissant des biens et des services à bas prix. Pour autant, ces travailleurs sont maintenus dans une forte précarité limitant leur installation.



Appartenance au « pays natal »

Si ces travailleurs sont relégués aux marges de la métropole, ils n'ont pas non plus la volonté d'y développer un ancrage local et cultivent au contraire leur appartenance au *quê*, c'est-à-dire au « pays natal ». Ainsi, la majorité des migrants envoient près d'un tiers de leur salaire à leurs familles restées à la campagne. Ces fonds assurent une entraide familiale et contribuent à des projets familiaux tels que la construction d'une maison ou le développement d'un commerce. Cette solidarité envers le *quê* prend aussi d'autres formes. Elle se traduit par la création de communautés de travailleurs provenant d'une même province et travaillant dans une même usine ou sur un même chantier. De fait, la relation affective au *quê* que ces travailleurs migrants entretiennent conditionne leur retour au « pays natal » à plus ou moins long terme.

La face cachée de la métropolisation de HCMV se dilue donc dans les quartiers périphériques de la métropole. Dans ces espaces s'agrègent des travailleurs migrants qui n'ont pas d'avenir en tant que « citoyens » privés d'un « droit à la ville ». Employés dans le secteur de la construction et dans les zones industrielles, ces travailleurs n'en restent pas moins des maillons essentiels au service du développement économique de la métropole. Logés dans des dortoirs en périphérie, ces migrants sont contraints d'occuper des emplois précaires, mal rémunérés et physiquement exigeants. Leurs conditions de travail et de vie difficiles sont aggravées par des mesures administratives discriminatoires en matière de contrôle résidentiel. Il est au final difficile pour eux de développer un sentiment d'appartenance et de s'intégrer durablement. Malgré l'importance de cette main-d'œuvre pour entretenir le dynamisme économique, ces travailleurs migrants sont considérés comme des citoyens de second rang, en marge de la métropolisation de HCMV. ■



Dortoir ouvrier au bord d'un canal, Ho Chi Minh Ville, district de Thu Duc



Marché temporaire dans le district 9



Ouvriers à l'entrée d'un chantier de construction, district 2

Une rubrique qui nous invite à décaler notre regard sur des questions émergentes abordées par la génération montante.



▲ Destruction du pont des Minimes, 1968.

◀ Schéma du Livre Blanc de Toulouse tracé à partir du schéma Badani, 1968.

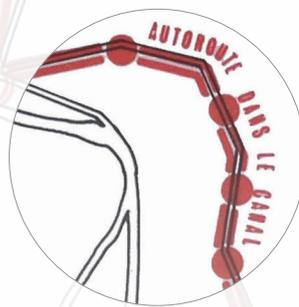
Une autoroute dans le canal

Juliette SAUNIER

Étudiante en Master à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse

MÉMOIRE

1962-1983 - Le Canal du Midi à Toulouse, entre modernisation et patrimonialisation - Le projet d'autoroute du Canal. Mémoire réalisé dans le cadre du séminaire Architecture, Territoires, Sociétés.



L'autoroute dans le canal comme solution

Les mandats de maire de Louis Bazerque de 1958 à 1971 vont marquer un changement de politique urbaine forte à Toulouse car la promotion de la ville comme métropole d'équilibre (1964) implique une modernisation.

Pour répondre aux enjeux de l'époque, plusieurs solutions impliquant l'utilisation du canal du midi comme voie routière vont être étudiées de 1962 à 1973. Le plan Nicod de 1948 est abandonné au profit d'un nouveau schéma de structure. Esquissé en 1962, il prévoit la déviation éventuelle du canal du midi par la vallée de l'Hers et l'utilisation du lit du canal asséché pour le passage d'une autoroute urbaine des Ponts Jumeaux aux Herbettes.

En 1965, le schéma de voirie dit schéma Badani, soutenu par l'Etat, vient préciser cette proposition. L'année suivante Edgard Pisani, alors ministre de l'Équipement, estime nécessaire l'utilisation de l'emprise du canal pour la réalisation du schéma de structure. Des études de faisabilité sont alors réalisées.

Des voies sur berge en complément

En parallèle est étudiée la réalisation de voies sur les berges du canal, articulées à la réalisation de l'autoroute. Les modifications sur le canal commencent et les ponts de Montaudran (1966), des Minimes (1969), et des Demoiselles (1970) sont mis au gabarit autoroutier pour permettre le passage de l'autoroute dans le Canal.

Un arrêt soudain du projet

Toutefois en 1973, à la demande du nouveau maire de Toulouse Pierre Baudis, le projet d'autoroute est arrêté puisque « la sauvegarde de l'environnement est maintenant une des premières préoccupations des citoyens ». Soucieux de l'opinion publique, prenant en compte les revendications citoyennes liées à l'environnement et au désenchantement de l'automobile, il marque ainsi une rupture avec la municipalité précédente de Louis Bazerque. En 1973, l'Etat inscrit cependant au VII^e plan la réalisation des voies sur berges, en même temps que s'engagent des travaux de modernisation du canal (mise au gabarit Freycinet). Toulouse a donc évité de justesse de transformer son canal en autoroute mais les voies sur berges et la reconstruction des écluses et des ponts en ont profondément défigurer le tracé et ses abords. ■

Une saturation du trafic problématique

Le Canal du Midi est considéré comme un élément identitaire de la ville de Toulouse constituant une richesse patrimoniale et environnementale. Pourtant cela n'a pas toujours été le cas.

Dans les années 1960 le nombre d'automobiles ne cesse d'augmenter, la voiture est synonyme de liberté et de modernité. Ainsi George Pompidou parle de « la nécessaire adaptation de la ville à la voiture ». La croissance démographique est importante, la population toulousaine passe de 264 000 en 1946 à 324 000 en 1962. Toulouse doit faire face à une saturation du trafic. D'autre part la concurrence du rail et de la route a rendu obsolète le transport fluvial sur le canal du midi. Il occupe dans la ville, qu'il traverse du nord au sud, une place stratégique. Considéré comme une entrave à la circulation, il en est alors désigné comme le « responsable aussi coupable qu'involontaire ».

La percée de la rue Ozenne à Toulouse, 1900-1925

Mehdi SCHMITZ

Étudiant en 2^{ème} année de Master
à l'École Nationale Supérieure
d'Architecture de Toulouse

MÉMOIRE

*La rue Ozenne à Toulouse,
Histoire d'une percée - 1900-1925.*
Mémoire réalisé dans le cadre
du Séminaire Patrimoine, théories
et dispositifs.

L'ouverture de la rue Ozenne a eu lieu au début du XX^e siècle dans le contexte des grands travaux de percées et d'alignements qui restructurent radicalement le centre historique toulousain depuis le milieu du XIX^e siècle. Elle est une nécessaire réponse de la ville à l'expansion des flux commerciaux et humains ainsi qu'une condition d'entrée dans la modernité. La voie nouvelle se situe au cœur du quartier historique des parlementaires, au sud du centre ancien.

Le projet de percée est approuvé par le Conseil municipal le 26 mars 1904, reprenant en l'adaptant aux nouveaux besoins une amorce initialement portée sur le plan d'alignement de 1842, dont la municipalité avait depuis novembre 1900 entrepris de réengager l'étude. Le tracé s'inscrit dans le prolongement de l'allée principale du Jardin des Plantes. Il débute de la place Montgaillard et s'achève à la place des Carmes en traversant selon un angle aigu le quartier des parlementaires, alors orienté sur l'axe Palais de Justice-Cathédrale. Cette disposition répond aux objectifs annoncés par la Commission des Grands Travaux et des Finances réunis pour justifier l'ouverture : connecter et lier quartiers et équipements entre eux (gare – centre-ville – Faculté de Médecine – Busca – Montaudran) ;



69. Toulouse — La Rue Ozenne vue de la Place des Carmes

optimiser les flux de circulation et équilibrant les secteurs attractifs ; rendre salubre un quartier au tissu médiéval de ruelles étroites et sinueuses.

Le projet ouvre donc le quartier par un large avenue planté (20 m), une respiration urbaine au caractère de modernité. La rue conjugue ainsi agréments piétonniers d'une longue promenade ombragée bordée d'édifices à l'architecture élégante ; arrivée de modes de déplacement modernes avec le passage d'une ligne de tramway ; mais également amélioration sanitaire par la construction d'égouts. En février 1907, le lancement des travaux est hâté par la ville qui craint un procès de propriétaires ayant acquis en 1904 des terrains en bordure de la rue Ozenne. Ainsi, rendues d'utilité publique en 1906, les expropriations ont lieu suite aux enquêtes publiques et parcellaires à partir d'octobre 1907. Le budget de 485 000 F initial est finalement triplé pour couvrir les indemnités. Les démolitions durent de novembre 1907 à fin 1908 après une accumulation de retards imputés aux entrepreneurs spéculant sur la vente des matériaux du lot adjudiqué. Enfin les reconstructions s'échelonnent pour la majorité de 1908 à 1925.

Plusieurs remarques à l'encontre de la percée sont formulées, pro-

venant essentiellement des « gens de goût » œuvrant au sein des Sociétés Savantes de l'époque. Elles portent sur la démolition partielle de deux hôtels particuliers de style Renaissance, les hôtels de Loubens et du Vieux-Raisin.

Une déviation du tracé est alors proposée pour préserver ces deux édifices, depuis le Grand-Rond jusqu'à la place des Carmes, mais abandonnée, ceci entraînant la démolition des extensions récentes du XIX^e siècle. La Commission du Vieux Toulouse, une des premières instances pour la protection des intérêts archéologiques de la ville, accompagne alors la restauration de l'hôtel de Loubens. Elle sauvegarde des éléments architecturaux et des matériaux qui seront réutilisés ou pris comme modèles à la restitution de la façade sur rue. Celle-ci sera édifée en saillie sur l'alignement pour conserver les proportions volumétriques de l'ensemble et contribuer à la remarquable mise en scène de cet hôtel particulier.

La rue Ozenne constitue donc un témoignage historique révélant le processus d'élaboration d'une percée, ses cheminements, péripéties, les pensées de l'époque et la vision portée alors sur l'ancien, le constitué, que l'on nomme de nos jours « patrimoine ». ■

1857 : de Bordeaux à Sète en chemin de fer

Robert MARCONIS

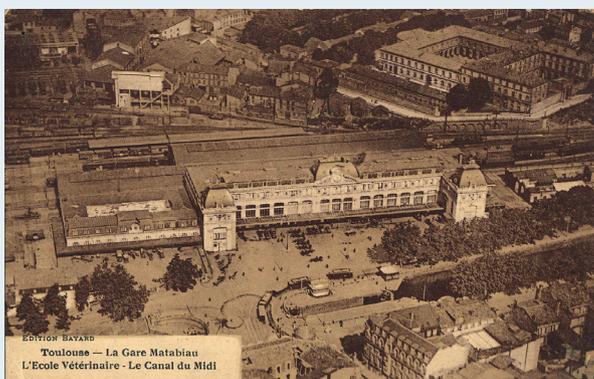
Il y a 160 ans, le 22 avril 1857, deux trains partis de Bordeaux et de Cette (on l'écrira ainsi jusqu'en 1927), ayant chacun à leur bord l'un des deux frères Péreire, actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Midi, arrivent à Toulouse, où l'on fête l'événement, car il s'agit bien d'une révolution dans les échanges entre Atlantique et Méditerranée : la liaison par la nouvelle voie ferrée ne demande plus que dix heures pour les voyageurs et vingt-quatre heures pour les marchandises. C'était la seule voie majeure du réseau ferroviaire national qui n'avait pas son terminus dans la capitale.

La gare Matabiau
fin XIX^e siècle



Dans un Sud-Ouest à l'économie fragile, un tel investissement n'avait guère mobilisé les concessionnaires privés chargés de construire et d'exploiter les grandes lignes de chemin de fer définies par la loi de 1842. Et cela d'autant plus qu'ils redoutaient la concurrence du vieux canal du Midi (1681), qui avait une clientèle fidèle, auquel le canal latéral à la Garonne, alors en construction allait donner un nouveau débouché vers l'Atlantique, pour devenir effectivement le canal des Deux-Mers.

La gare Matabiau,
l'École vétérinaire,
le canal du Midi
vers 1925



À Toulouse, la localisation de la gare ferroviaire ne fut pas étrangère aux conditions de la concurrence qui allait se développer entre les deux modes de transport. En choisissant le site Matabiau plutôt que la proximité des ports fluviaux (Saint-Étienne et Saint-Sauveur), la Compagnie du Midi souhaitait éviter les transferts de marchandises entre trains et péniches. Et la proximité du centre ville constituait un atout décisif pour les voyageurs. Encore fallait-il assurer des liaisons commodes entre la gare et le centre historique. Un nouveau pont sur le canal et l'aménagement de la rue Bayard élargie devaient y pourvoir. En attendant leur réalisation fut utilisé un itinéraire empruntant le boulevard de la Gare (devenu Pierre-Sémard), tracé sur la rive droite du canal, le pont Riquet (1845), devant l'École vétérinaire de Marengo, terminée en 1835 (emplacement de la médiathèque José-Cabanis), puis, après la statue de Riquet, inaugurée en 1853, les allées Louis-Napoléon (aujourd'hui Jean-Jaurès). Pour répondre au mouvement des voyageurs induit par la gare, c'est par là que furent établies en 1863 les trois premières lignes de transports en commun de Toulouse, desservies par des omnibus à chevaux : à partir d'un même terminus devant « l'embarcadere du chemin de fer », elles desservaient la place du Capitole et, au-delà, les principaux quartiers de la ville.

Le chemin de fer supplanta rapidement les canaux. Face à l'accroissement du trafic, la gare fut reconstruite et agrandie au début du XX^e siècle. Réaménagée en 1983, elle doit aujourd'hui faire face à un nouveau défi dans la perspective d'une nouvelle liaison à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. Le projet TESO (Toulouse Euro Sud-Ouest) est organisé autour d'un nouveau nœud ferroviaire, associant grandes lignes et TER, et devenant Pôle d'échange multimodal, qui doit s'insérer dans un projet urbain plus ambitieux, celui d'un quartier nouveau, conçu comme une extension du centre ville.



Projet Toulouse Euro Sud-Ouest,
tour végétalisée à proximité
de la gare de Toulouse-Matabiau

contributions



Atelier d'Architecture Itinérant

Maude ANTOINE - architecte, Alice LHOSTE - professeur en arts appliqués - architecte, Marion MITTLER - architecte - ingénieure, Fanny VIDAL - architecte - ingénieure



Samuel BALTI

Maître-assistant associé, membre du Laboratoire de Recherche en Architecture Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse



Luce BARLANGUE

Professeur émérite de l'art contemporain, membre du FRAMESPA - CNRS Université Toulouse II - Jean Jaurès



Philippe BERINGUIER

Maître de Conférences en Géographie, membre du laboratoire GEODE - UMR 5602 CNRS Université Toulouse II - Jean Jaurès



Joan BUSQUETS

Architecte-urbaniste BAU B. Arquitectura i Urbanisme SLP Professeur à la GSD Harvard



Bertrand DESAILLY

Maître de Conférences en Géographie, membre du laboratoire GEODE - UMR 5602 CNRS Université Toulouse II - Jean Jaurès



Marie-Christine JAILLET

Directrice de recherche au CNRS, membre du LISST - CIEU Université Toulouse II - Jean Jaurès



Florence LAUMIERE

Maître de conférence en aménagement et urbanisme, membre du LISST - CIEU Université Toulouse II - Jean Jaurès



Robert MARCONIS

Professeur émérite, membre du LISST - CIEU Université Toulouse II - Jean Jaurès



Erwan MARIN

Paysagiste DPLG - architecte DE - urbaniste Agence COT



Clément MUSIL

Chercheur associé à l'IPRAUS ENSA Paris Belleville, membre de la Chaire de recherche Urbanisation durable dans le Sud Global, Université de Montréal



Xavière OLLIER

Coloriste-Designer Institut Supérieur Couleur Image Design, Université Toulouse II - Jean Jaurès



Mariette SIBERTIN-BLANC

Maître de conférence en aménagement et urbanisme, membre du LISST - CIEU Université Toulouse II - Jean Jaurès



Khac Minh TRAN

Doctorant en géographie au laboratoire Prodig Université Paris I - Panthéon-Sorbonne



Philippe VALETTE

Maître de Conférences en Géographie, membre du laboratoire GEODE - UMR 5602 CNRS Université Toulouse II - Jean Jaurès

aua/T



Sylvain ALASSET, Bruno BALMOT, Geneviève BRETAGNE, Pierre LÉPAGNOL, Jean-Marc MESQUIDA, Florence MIZZI, Morgane PERSET, Hélène TOUCHE, Yoan THYSSIER, Frédéric TOUPIN

photographies et illustrations

© P. Nin / p.2 © D. Dupuis / p.7 © AAI / p.8 © Europan, © D. Dupuis / p.9 © C. Hahusseau / p.10-12 © Ville de Toulouse, © Ville de Montpellier / p.13 © Ville de Toulouse, Archives municipales, Cote FRAC31555 1F11055, © P. Nin / p.14-15 © Tisséo-SMTC / p.16 © Tisséo-SMTC, © Cramos / p.20-21 © Workshop 2014, 2015, 2016 / p.22-23 © F. Laumière / p.24-25 © G. Bretagne / p.26-27 © J. Busquets + Bau B. / p.28-31 © agence COT, droits réservés / p.32-34 © R. Papillault / p.39-41 photos © B. Desailly, carte © Ph. Valette / p.42-43 © Ville de Toulouse, Archives municipales, Cote FRAC31555 9Fi4189 / p.44-45 © Ville de Toulouse / p.46-47 carte © Iau-idf, photos © C. Musil, © Tran K. M. / p.48 © Archives du Canal du Midi, fonds photographiques 01, © Ville de Toulouse, Archives municipales, Référence 102W69 / p.49 © Ville de Toulouse, Archives municipales / p.50 © Flandrin - Ville de Toulouse, Archives municipales, FRAC31555 9Fi246, © Fonds Eugène Trutat, Museum de Toulouse, T207.

Autres crédits : aua/T, photos libres de droits

