BelvedeR

la revue collaborative de l'**aua**/**Toulouse** aire métropolitaine / n° 0 / décembre 2016



Fait urbain
Fait métropolitain

Regards croisés sur nos espaces de vie



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

Directeur de la publication : Jean-Marc Mesquida

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

Conception graphique :
Frédéric Bastier, Christophe Hahusseau, Damien Fiorella

Imprimerie : groupe Reprint, parchemins du midi, 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.aua-toulouse.org

© **aua/T** 2017



Concourir à la réflexion urbaine et contribuer à sa diffusion *au plus grand nombre est au cœur des missions d'une agence d'urbanisme. L'aua/T, qui multiplie les initiatives depuis plusieurs années, s'y engage aujourd'hui autour d'une revue collaborative.*



BelvedeЯ *comme une volonté de donner la parole pour prendre de la hauteur… Non pas pour se distancier des réalités urbaines, mais bien pour ouvrir un champ de vision et appréhender de manière plus juste la complexité de ce qui se joue sous nos yeux.*

BelvedeЯ *avec vue sur la Garonne, comme un clin d'œil à un repère du paysage toulousain, dont la revue souhaite faire son emblème. Celui d'une acculturation urbaine présente de longue date sur notre territoire, 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.*

L'ambition aujourd'hui est de donner à lire, à voir aussi la diversité des analyses, des idées, des regards, ceux des experts, des praticiens, des habitants. C'est le souhait de s'ouvrir à un lectorat plus large, à toutes celles et ceux qui s'intéressent à la ville et à l'urbain, les élus, les acteurs de la ville, les citoyens. Des citoyens qui expriment un intérêt croissant pour leurs espaces de vie, pour la ville, leur ville, et qui cherchent à en saisir les enjeux, les mécanismes, souvent pour s'y investir davantage.

Ainsi, au fil des numéros, il s'agira de donner des clés de compréhension des réalités urbaines : le numérique et la ville, les risques climatiques, environnementaux, les coulisses de la ville, les ressources urbaines insoupçonnées… Comment habite-t-on une métropole, avec quelles « accroches » patrimoniales, sociales, identitaires, communautaires ? Des sujets, nombreux, qui feront écho à ce qui se joue aujourd'hui dans l'aire métropolitaine toulousaine, mais pas seulement, nous irons également « voir ailleurs », observer, comparer, nous réjouir, apprendre…

Un numéro zéro qui voit grand

Fait métropolitain, métropolisation… mais qui sont les « métropolitains », quelles réalités recouvrent ces termes ? Un territoire géographique, un espace vécu au quotidien, un type de gouvernance ?
Désormais « métropolisé », le fait urbain prend aujourd'hui de nouvelles dimensions. Au-delà des facteurs spatiaux et démographiques, il s'agit d'une dynamique économique, politique, sociale : l'espace métropolitain est un lieu d'intensité et d'échanges où se profilent de nouveaux fonctionnements en réseaux.
L'ambition de ce premier numéro est d'éclairer cette notion : des praticiens, des chercheurs, des habitants, des associatifs nous donnent à voir des réalités vécues et questionnent la viabilité, l'adaptabilité de la métropole, mais aussi son habitabilité, sa solidarité, son pouvoir créatif, son fonctionnement.
De nos territoires locaux aux mégapoles mondiales, ces auteurs nous invitent à élargir nos horizons et à prendre de la hauteur pour nous projeter dans un avenir résolument métropolitain.

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



ÉCRire LA VILLE

Dimanche 13 novembre, pour sa première édition, le prix littéraire *Écrire la Ville* a été décerné à Macau, d'Antoine Volodine. Il a obtenu 9 voix contre 5 pour la Conjuration de Philippe Vasset.
Situé à la croisée des études urbaines et de la littérature, ce nouveau prix littéraire distinguera tous les ans une œuvre contemporaine pour ses qualités littéraires et son regard particulièrement original et fort sur la ville. Cette année, le jury était présidé par Jean Rolin, prix Médicis et prix Albert Londres.

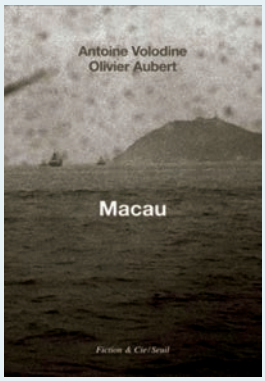
« Un texte où la ville est discrète mais très présente. Elle exsude par tous les pores d'un personnage, Breughel, héros et narrateur, retenu captif dans la cale d'un sampan amarré dans le port de Macau. Constituée d'éléments de mémoire recomposée, portée par les bruits du port, les odeurs, la moiteur de l'air… la ville sino-portugaise apparaît fantomatique autant que fantasmatique. La mort programmée du héros est intimement liée à la déchéance de la ville, à la fin d'un exotisme suranné (Antoine Volodine qualifie sa littérature de « post-exotique »). Le texte, magnifiquement nostalgique, très poétique, est accompagné des photographies d'Olivier Aubert ».

Emmanuel Eveno,
membre du Jury,
à propos de Macau

LAURÉAT

Macau, Antoine Volodine, Seuil, 2009
photographies d'Olivier Aubert

« Cela me plaisait de devoir être tué en Chine, sur une jonque à l'ancrage, devant un photogénique vieillard, dans une atmosphère chinoise saturée de puanteurs, de fumée de poisson frit, de tabac, de pétrole, d'eau sale. Après tout, j'étais venu pour ça, pour en finir, pour être ailleurs et en finir. »



AUTRES OUVRAGES EN COMPÉTITION

La Conjuration, Philippe Vasset, Fayard, 2013

Si à 50 ans, t'as pas ta rolex, Mouloud Akkouche, Les Éditions IN8, 2012

Open City, Teju Cole, Denoël, 2012

Danser les ombres, Laurent Gaudé, Actes Sud, 2015

Les Saisons de la nuit, Colum McCann, Belfond, 1998

Vert Palatino, Gilda Piersanti, Le Passage, 2005

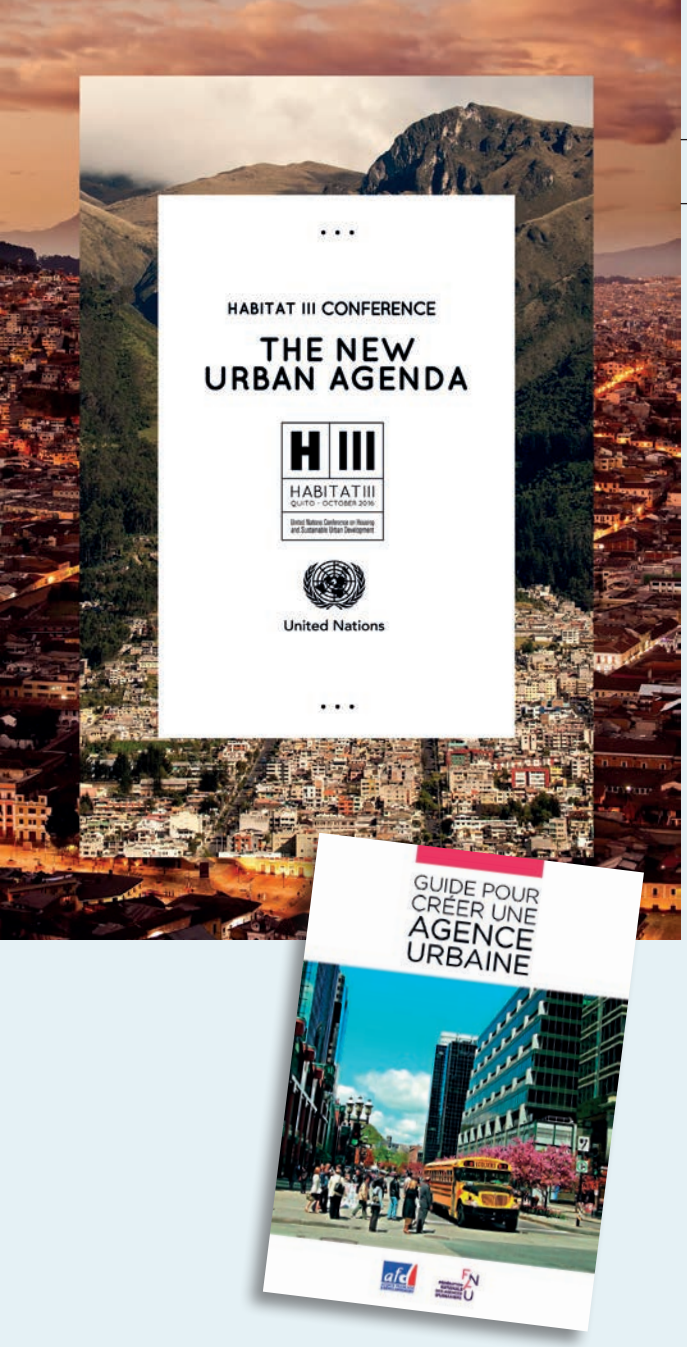
Il était une ville, Thomas B. Reverdy, Flammarion, 2015

Paris Gare du Nord, Joy Sorman, Gallimard, 2011

Fuir, Jean-Philippe Toussaint, Les Éditions de Minuit, 2005

Le Prix Écrire la Ville

Lancé au début de l'année 2016, ce prix est né de la rencontre de deux ensembles de disciplines universitaires réunis par un même intérêt pour les études urbaines et les œuvres littéraires.
Les livres choisis sont des ouvrages de fiction, romans ou nouvelles – y compris des ouvrages de science-fiction ou des romans policiers – dans lesquels la ville occupe une place significative.
Cette place peut évidemment être appréciée de différentes façons. Dans certains cas, l'ouvrage se déploie dans une ville particulière, voire dans un quartier, dont il livre une description fouillée en même temps qu'une analyse. Dans d'autres cas, la ville est érigée en acteur au sein même de l'histoire à raconter ; la ville devient une figure de style ou un ensemble de figures de styles. On peut encore évoquer les cas où il s'agit d'une ville fictive, qui fournit le support à une vision de l'histoire et de la société ainsi que de son évolution.
Le jury est composé d'une vingtaine de membres, universitaires (études urbaines, études littéraires), professionnels du livre, membres des institutions partenaires, représentants mandatés des comités de lecteurs. Il est présidé chaque année par une personnalité invitée (auteur, personnalité du monde littéraire ou de l'urbanisme) et est renouvelé tous les ans par moitié.
Le prix Écrire la Ville est soutenu par l'Université Fédérale de Toulouse Midi-Pyrénées, l'Université Toulouse Jean-Jaurès, l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse, la Librairie Études Mirail et le Centre Régional des Lettres Midi-Pyrénées. Pour sa première édition, il a été accueilli par la Biennale européenne du patrimoine urbain.



Lancement du réseau mondial des agences métropolitaines d'urbanisme dans la lignée du Nouvel Agenda Urbain

Morgane PERSET

La 3e édition de la Conférence de l'Organisation des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable, dite Habitat III, s'est tenue du 17 au 20 octobre 2016 à Quito, Equateur.

Temps d'échanges entre les acteurs de la ville organisé tous les vingt ans, elle avait pour thème « Le développement urbain durable : l'avenir de l'urbanisation ? » Y participaient les États membres de l'ONU entourés des représentants des autorités locales, de la société civile, du secteur privé, de professionnels de l'urbain et d'universitaires.

Elle s'est inscrite dans la lignée de l'adoption un an plus tôt par l'ONU des Objectifs du Développement Durable et en lien avec les engagements pris à l'issue de la COP 21 de Paris. Ces deux événements avaient notamment hissé les villes au premier plan des acteurs du développement durable.

Le temps fort de la conférence a été l'adoption du Nouvel Agenda Urbain, engagement à horizon 2030 pour des « villes inclusives, sûres, résilientes et durables ». Ce document pose le constat d'une forte croissance de la population urbaine amenant à considérer l'urbanisation comme un des principaux moteurs de la transformation du XXIe siècle : concentration renforcée dans les villes des populations, de l'activité économique, des interactions sociales et culturelles ainsi que des retombées environnementales. Le Nouvel Agenda Urbain interroge ainsi la viabilité des villes et propose en réponse une feuille de route pour lutter contre les inégalités, enrayer les conséquences du changement climatique et promouvoir l'accès de tous aux services urbains essentiels. Conçu comme un appel à l'action, il décline une vision commune du développement urbain durable et énonce les engagements pris par les États, les moyens de leur mise en œuvre – nationalement comme localement – et leurs modalités de suivi. Le rôle des autorités locales est réaffirmé autour de la promotion des approches participatives, du recours aux outils de planification et de financement.

Habitat III a été l'occasion du lancement du réseau mondial des agences métropolitaines d'urbanisme, initiative portée par la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France et l'Agence Française de Développement. Ce réseau va faciliter les échanges et le partage d'expériences entre agences en développant des coopérations et en accompagnant les projets de création de nouvelles agences.



Fait urbain

Fait



[dossier]

métropolitain

Regards croisés sur nos espaces de vie



Enquête Flash /
« métropole » 8

Le fait urbain, un atout
pour la construction métropolitaine 9

Métropolisation et redéfinition
des centralités urbaines 12

Des métropoles certes robustes,
mais non dépourvues de fragilités… 15

Chronique **aua/T** /
Les Ateliers de Composition Urbaine 18

Desserte ferroviaire : entre logique
métropolitaine et régionale 20

Les déplacements, condition
du fait métropolitain ? 22

Portfolio /
Street-art en métropole toulousaine 23

Esprit communautaire es-tu là ? 26

Entretien avec /
Stéphane Robert, association Cricao 28

Les territoires du numérique
au cœur des métropoles 30

Relever les défis de la transition
environnementale ? 32

L'adaptation climatique,
un enjeu métropolitain ? 34

La métropole toulousaine
« sous influence » du fleuve Garonne 37

Santé et urbanisme :
quels enjeux pour les métropoles ? 40

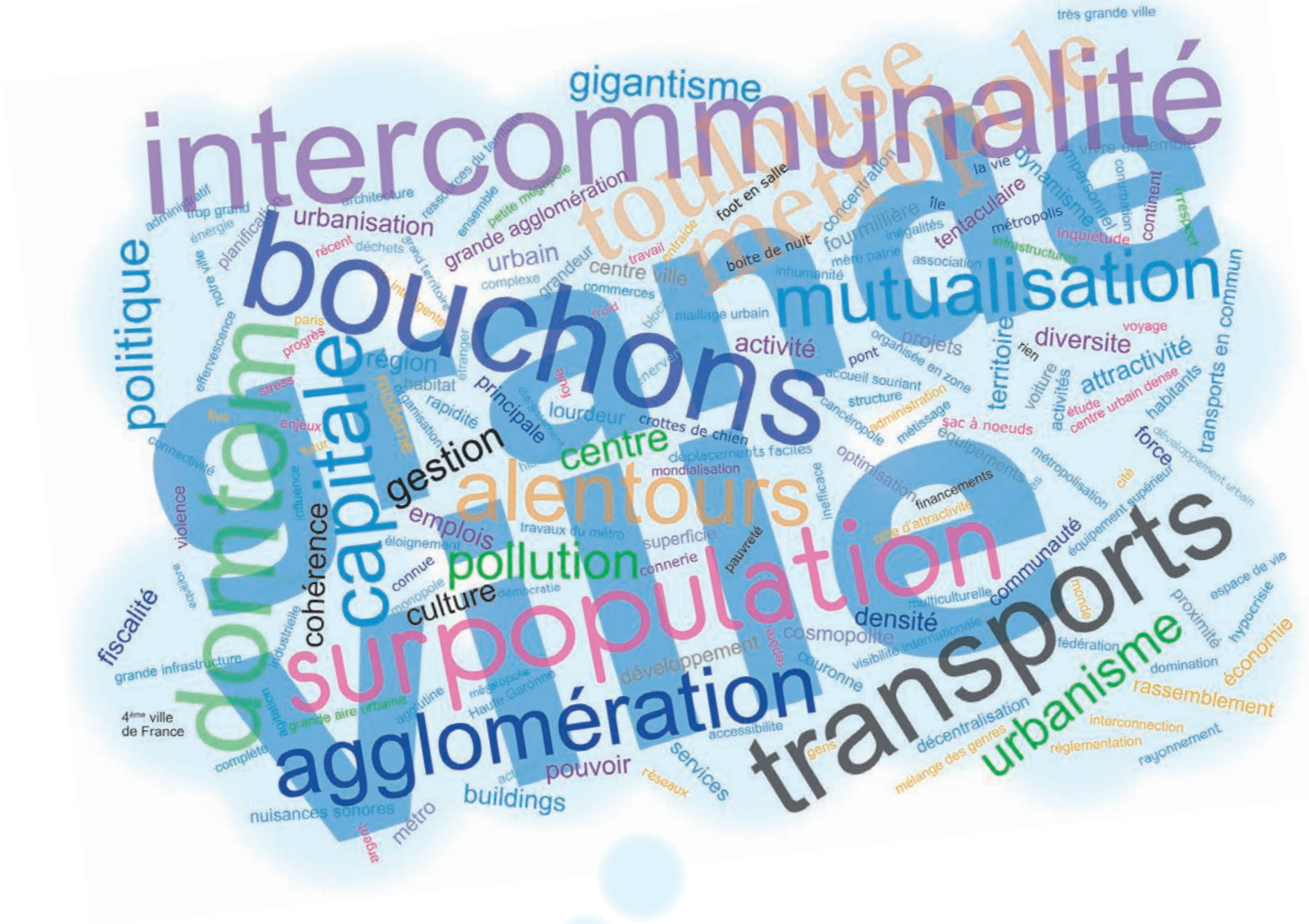
En coulisse /
La marchandise en ville 42

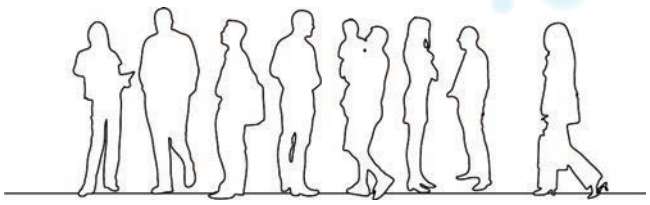
enquête flash

Mélanie LE BAS

Qu'évoque pour vous le terme de métropole ?

Près de 200 personnes ont répondu à cette question. Sans surprise, les mots les plus associés à « métropole » sont « ville », « grande ville », « grand » et « intercommunalité ». Ils font référence aux deux principales définitions de cette notion : territoire, dispositif institutionnel. Au-delà de ces incontournables, « métropole » renvoie à des notions diverses et variées, voire insolites… parfois à des silences.





Le fait urbain, un atout pour la construction métropolitaine

Yann CABROL

Le fait urbain est aujourd'hui l'élément majeur de la structuration des territoires. Les villes organisent dorénavant l'espace au-delà des limites de l'urbain tout en intensifiant les relations entre elles. C'est donc un regard renouvelé sur « la ville » qu'il convient de porter : les spécificités de cet espace que l'on dit métropolitain ne sont-elles pas à chercher autant dans les relations entre agglomérations que dans sa construction dans le temps ?

Traditionnellement, la ville rassemble en un même lieu différentes activités non liées à l'exploitation de la terre. Centre de décision, la ville assure des fonctions politiques, productives et commerciales. À ces fonctions s'ajoute une dynamique de flux : la ville est un centre d'échanges où convergent marchandises et migrations. Désormais majoritaires à l'échelle planétaire, les habitants des villes, qui y travaillent, qui y habitent, sont à l'origine de l'essentiel de la production, des échanges, de la consommation, de la diffusion culturelle et des connaissances. Ces citadins sont un élément fort de l'identité des villes mais celles-ci se distinguent avant tout par les fonctions (fonctions stratégiques de création, d'innovation, de décision et de contrôle) et le pouvoir – notamment économique – qu'elles concentrent. Outre les activités du quotidien, elles réunissent ainsi une large gamme d'activités à forte valeur ajoutée (hautes technologies, services aux entreprises, éducation, santé, recherche) et accueillent les sièges sociaux de grands groupes.

Chaque ville appartient à un système urbain organisé qui suppose une coordination pour l'échange et la circulation des biens et de l'information, même si la forme de ces échanges a changé de nature au fil du temps. Ces interactions conduisent aujourd'hui les villes à se mesurer entre elles, au regard de leur taille mais également des services et équipements offerts. Dans un jeu subtil entre alliance et confrontation avec les différentes institutions, les grandes métropoles s'affirment à ces différentes échelles, créant en conséquence des liens de complémentarité et d'interdépendance. Au final, ce sont ces relations, la mise en réseau d'un ensemble de villes – l'espace métropolitain – et la qualité des échanges (flux, maillage, poids des unités urbaines, homogénéité) qui sont les indicateurs de la réussite politique de la gouvernance locale.

Le fait métropolitain toulousain, une dynamique en cours

Le phénomène de métropolisation dans le grand bassin toulousain trouve son origine dans les années 1960, lorsque l'État décide de favoriser l'émergence de métropoles régionales afin de contrebalancer le développement galopant de la région parisienne. Identifiée comme une « métropole d'équilibre », Toulouse bénéficie alors de nombreuses délocalisations (aéronautique, spatial, écoles d'ingénieurs, Météo France…) qui joueront un rôle déterminant dans la structuration de son système productif et universitaire.

Au début des années 1990, la notion de métropole est à nouveau explorée dans différentes études prospectives, et notamment « Les Chemins de 2010



Midi-Pyrénées en prospective », ou encore le projet d'agglomération Toulouse Métropole 2015, qui font apparaître le concept de « Région Métropole » pour définir le socle d'une « métropole multipolaire » susceptible de peser à l'international, tout en luttant contre les effets négatifs de cette métropolisation.

En 2005, Toulouse est identifiée par la DATAR comme un « territoire de coopération métropolitaine », soit une agglomération en pleine croissance – démographique et économique – au cœur d'un système urbain en étoile avec les villes de son espace régional proche.

Plus récemment, en 2008, la Vision stratégique de l'InterSCoT propose l'aire métropolitaine comme échelle pertinente pour un développement durable de la métropole toulousaine. En 2009, la Région mentionne également cette échelle de projet dans son schéma d'aménagement du territoire. Enfin, en 2012, une étude comparative de la DATAR sur les systèmes urbains français fait clairement apparaître les dynamiques à l'œuvre dans l'aire métropolitaine de Toulouse. Celle-ci « tient » dorénavant la comparaison avec d'autres métropoles européennes.

Depuis 2005, plusieurs dialogues entre les intercommunalités de la grande agglomération toulousaine – les agglomérations de Montauban, Albi, Castres-Mazamet, Saint-Gaudens, Auch et plus récemment Carcassonne, Cahors et Rodez – se sont engagés pour construire un espace métropolitain fort, solidaire et concourir à sa reconnaissance.

Ce long processus trouve aujourd'hui une première forme de reconnaissance à travers les lois NOTRe et MAPTAM qui non seulement renforcent la place des métropoles mais permettent également, au travers des nouvelles compétences régionales, de placer le fait urbain au service d'une réelle équité territoriale que pourra traduire le futur Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Équilibre du Territoire (SRADDET).

On le voit, l'histoire du fait urbain s'écrit sans que l'on sache si c'est la mise en place d'une gouvernance propre qui définit l'espace métropolitain, ou si c'est la construction de cet espace par les hommes, les entreprises … qui appelle une organisation spécifique.

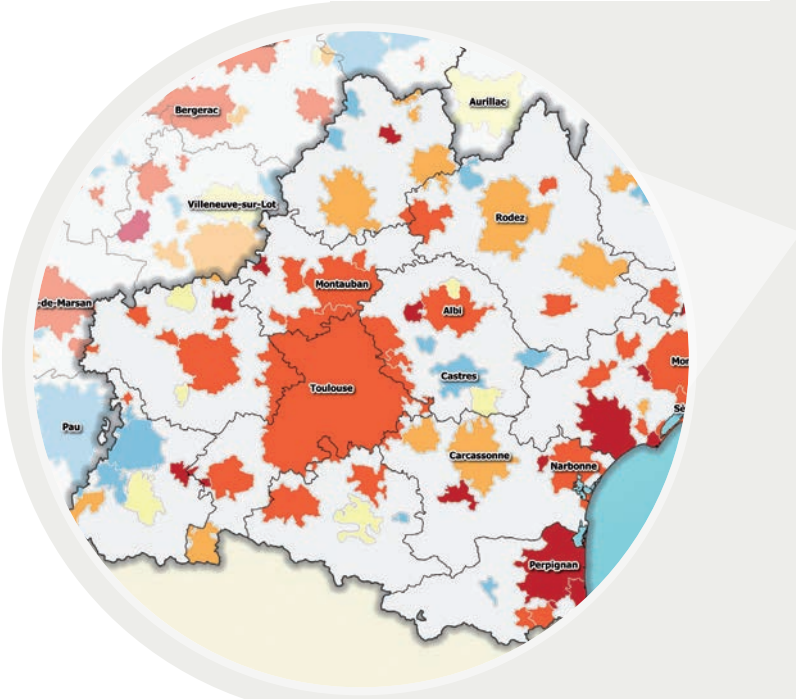
Comment représenter le fait urbain ?

Sylvain ALASSET
Vincent ANCE
Yoan THYSSIER

Outre une concentration des populations, le processus de métropolisation se définit communément par un certain niveau d'accumulation, dans de grandes agglomérations, des fonctions tertiaires supérieures et des activités économiques, politiques, culturelles grâce auxquelles ces villes exercent une forte influence sur différents territoires à plus ou moins grande échelle. Du point de vue du fonctionnement des territoires, la métropolisation pose ainsi la question de l'élargissement de ces dynamiques d'entraînement à des espaces plus vastes qu'avant. Dans le sillage des grandes métropoles, des « grappes » de territoires dessinent ainsi les contours géographiques d'une « nouvelle » métropolisation.

Cette évolution vers l'émergence de « systèmes urbains locaux » s'accompagne d'un renouvellement des approches territoriales. Les analyses font désormais plus de place aux approches par « flux », aux « relations » et aux « échanges » entre territoires.

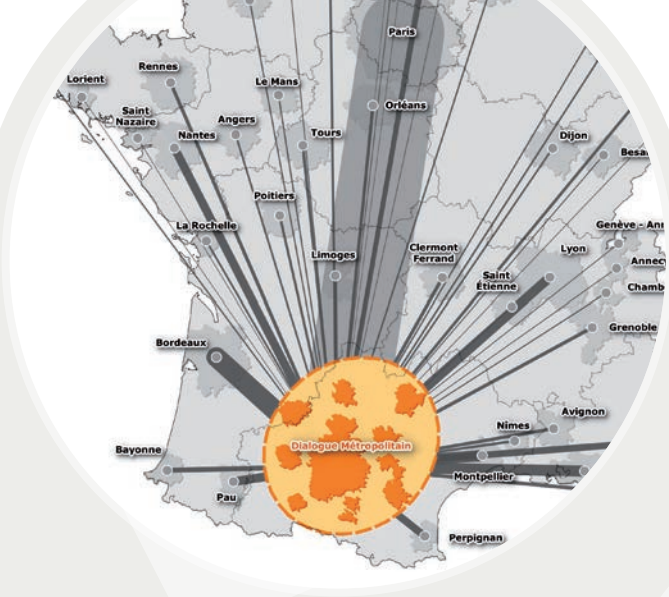
Les outils graphiques et les formes de représentation s'inscrivent dans cette tendance, comme en attestent les illustrations suivantes qui donnent à voir les mouvements migratoires au sein des territoires et entre eux. Ces données de flux renseignent sur les déplacements des personnes dans le cadre de leurs parcours résidentiels.



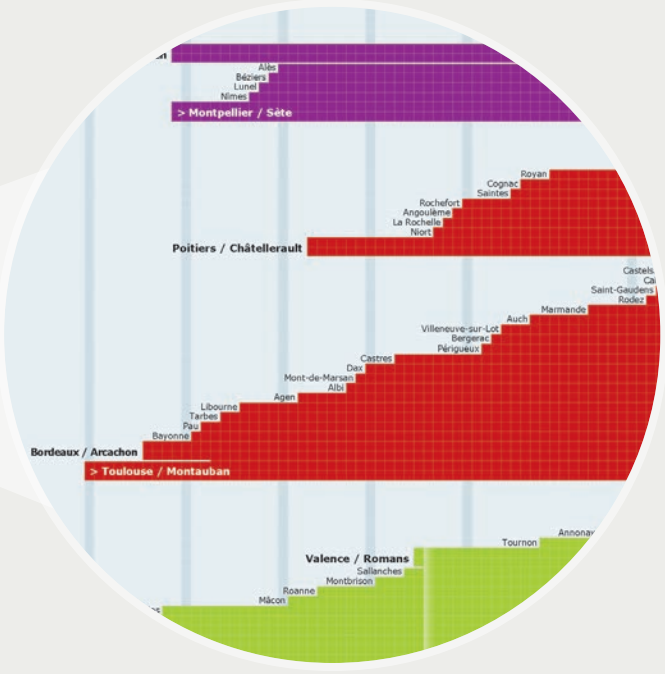
Carte choroplèthe

Ici, le fait métropolitain est approché au moyen du solde migratoire apparent. Le niveau d'attractivité des territoires régionaux est ainsi mis en évidence et peut être comparé. Quelles sont les aires urbaines qui gagnent des habitants du fait de leur seule attractivité ? Celles qui en perdent ? À quel rythme ? Quelles dynamiques territoriales autour des métropoles ?

Cette carte montre l'attractivité, d'une part des aires urbaines de façade languedocienne et, d'autre part, du système urbain de Toulouse et de ses agglomérations moyennes proches (Albi, Montauban, etc.). À l'inverse, apparaissent, comme Castres par exemple, des aires dont l'attractivité décline.







Cartes en « oursin »

La carte en « oursin » renseigne sur l'intensité des échanges entre territoires. Avec quelles aires urbaines le système urbain toulousain échange le plus ? Avec lesquelles est-il bénéficiaire / déficitaire ? Elle montre qu'en dehors des grandes aires de la moitié sud de la France, les flux résidentiels du système urbain de Toulouse et de ses villes moyennes se font principalement avec l'aire urbaine de Paris.

La carte en « réseaux »

La carte en « réseaux » délimite, par affinité, des « communautés » qui dépendent directement des volumes de flux qu'échangent entre eux les territoires qui les composent. Quels sont les flux structurants et préférentiels à l'intérieur du réseau de territoire ? Jusqu'où s'étire-t-il ?

Cette représentation permet alors de caractériser deux grands ensembles d'aires urbaines à l'échelle de l'Occitanie, le premier étant articulé autour de l'aire de Montpellier et le second autour de celles de Toulouse, Bordeaux et Poitiers. Ce qui permet de disposer d'une lecture synthétique des flux résidentiels. Ces deux types de représentation, en « oursin » et en « réseaux », permettent de mettre davantage en évidence l'étendue géographique des relations entre différentes entités territoriales.

Graphique en « briques »

Dans cette approche, c'est la dynamique de construction des réseaux de territoires qui est mise en avant. Combien d'aires urbaines composent le système territorial ? Quelles sont les étapes de construction de ce réseau ? Sont-elles plus ou moins rapides que celles des autres réseaux ? Des « sous-systèmes » se constituent-ils à l'intérieur des réseaux ? Par exemple, dans le cas comprenant l'aire urbaine de Toulouse, 37 aires vont être concernées. Leur mise en réseau va se faire, en quatre temps, à partir de trois polarités qui émergent successivement : Toulouse puis Bordeaux et enfin, Poitiers. Le processus concerne davantage d'aires urbaines que dans les ensembles articulés autour de Montpellier par exemple.

Sources cartographiques : Insee, recensement de la population 2008 et 2013



Métropolisation et redéfinition des centralités urbaines

Fabrice ESCAFFRE

La métropolisation impacte en France tous les territoires, à toutes les échelles. Les centres hérités sont amenés à muter alors que de nouvelles centralités émergent, redessinant les contours et les fonctionnements en réseaux des espaces vécus.

Processus de polarisation d'un territoire par les plus grandes villes, la métropolisation, interagit avec des transformations économiques, sociales et spatiales étroitement liées :

– concentration et mise en réseau du développement économique, en particulier des secteurs liés à la « connaissance » ;
– attraction et tri social des populations engendrant un approfondissement de la division sociale de l'espace ;
– étalement urbain et densification modifiant les paysages.

Elle correspond à un développement sans précédent des mobilités en relation avec une individuation toujours plus grande des pratiques territoriales. Les flux ainsi engendrés y relient des lieux faisant toujours plus prévaloir les fonctionnements en réseau. Elle s'accompagne aussi d'une réorganisation des modes d'habiter qui redéfinit les catégories territoriales héritées.

Ainsi, avec la métropolisation, les territoires se recomposent et se polycentralisent. Les campagnes entourant les villes se modifient en s'urbanisant et se connectent toujours plus, y compris grâce aux communications virtuelles. Des entre-deux territoriaux se structurent entre l'urbain « dense » et le rural « profond » que le vocable fréquemment utilisé de « périurbain » ne qualifie pas assez précisément. Dans ces territoires étendus, diversement structurés, l'intensité du fait urbain fluctue avec la présence d'espaces « naturels » et l'intégration de villes de tailles, de densités, de formes et de fonctions variées.

Ainsi, la métropolisation n'est pas réductible aux espaces des seules « grandes » villes mais agrège des dynamiques territoriales observables en différents lieux connectés, centraux ou plus périphériques. Elle ne peut pas non plus s'analyser uniquement à partir des vécus quotidiens mais s'envisage à l'aune d'interactions territoriales se déroulant sur des temporalités variées : continues ou événementielles, instantanées ou de long terme.

Dans cet ensemble de transformations liées à la métropolisation, celles concernant les « centralités » sont parmi les plus notables. Multiples, hiérarchisées, disséminées, très valorisées ou affaiblies, ces centralités sont en mutation et en question. Hypercentres, centres historiques, centralités périurbaines ou périphériques, centres des villes petites ou moyennes, sous influence métropolitaine, ou non, évoluent de manière accélérée, tant dans leurs profils fonctionnels que dans leurs formes, leurs usages et les représentations qui leur sont associées.

Avec la métropolisation les territoires se recomposent et se polycentralisent





Leur dimension patrimoniale au regard des dynamiques d'hyper ou hypo-attractivité et des processus de gentrification ou de paupérisation est réinterrogée ; de même que leur place au sein de systèmes de mobilités, soulignant à quel point leur fonctionnement ne prend aujourd'hui sens que dans des logiques de réseaux variées et à différentes échelles. Sur le plan résidentiel, leur habitabilité pose question au regard notamment des atouts fonctionnels des périphéries – auxquels s'ajoute l'attractivité d'un paysage agreste.

Les centres anciens

Le sujet des centres anciens « en difficulté » est d'ailleurs aujourd'hui à l'agenda des politiques urbaines, en particulier dans des villes d'attractivité limitée et des territoires périurbains où le centre « historique » n'est plus à la fois le centre géographique, fonctionnel et patrimonial. Le centre s'y est morcelé entre quelques rues commerçantes, des secteurs patrimonialisés et des parties banalisées où la fonction résidentielle domine. Cette dernière, souvent fragilisée par une diminution et/ou une paupérisation de son peuplement, est contrastée avec des logements vacants, d'autres dégradés et d'autres, enfin, réhabilités. Dans tous les cas, ces logements anciens de tailles et de formes hétérogènes sont pour la plupart éloignés des standards modernes. Ils impliquent un usage piéton de la ville, une acceptation des accommodements inhérents à la ville « dense », loin du format actuel de la ville automobile et des avantages de maîtrise du quotidien et d'autonomie de la ville « à la carte ». Ces centres posent donc une question complexe ne se limitant pas aux seules interventions sur le logement ou les espaces publics, mais renvoyant à leur place dans des territoires métropolitains largement interconnectés – localement, régionalement et virtuellement – avec de nombreuses autres centralités dont certaines sont particulièrement dynamiques.

Les centralités dynamiques

Ces centralités dynamiques prennent différentes formes : en périphérie des villes denses, autour de zones commerciales, le long d'axes routiers ou au cœur de nœuds de transports en commun intégrant des micro-centralités servicielles et commerciales, etc. Leur dynamisme découle principalement de leur connexion avec les réseaux de mobilité mais aussi de leur monofonctionnalité. Elles constituent des lieux de flux dans un quotidien mobile où le déplacement fait sens au-delà de la simple contrainte. Les multiples « drives » les représentent fort bien. Ces centralités sont aujourd'hui partie prenante du mode de vie « urbain » et constituent ainsi un diffuseur discret de la métropolisation.



Les centres attractifs des métropoles

Troisième type de centralité interrogée, celles des centres attractifs et valorisés, notamment des villes dites « métropoles ». Leurs principaux attributs sont valorisés : animation urbaine, diversité de l'offre commerciale, attractivité résidentielle, hub des réseaux de déplacement, équipements culturels d'envergure, espaces publics retravaillés, valeurs foncières élevées. Si ces attributs participent directement du fonctionnement de l'économie urbaine locale, leurs aspects négatifs sont multiples : difficultés à se loger, encombrements des trafics, « élitisation » commerciale, accessibilité culturelle en débat. Ainsi, la question de l'habitabilité de ces centres est-elle liée à leurs trajectoires de valorisation. Qui peut y vivre durablement ? Comment seront-ils valorisés demain si la polycentralité et la virtualisation des échanges gagnent encore du terrain ?

Fait social et spatial global, la métropolisation impacte aujourd'hui en France tous les territoires, avec des degrés variables et des formes diverses. Concentrant ou dispersant des individus, des bâtis, des fonctions et les mettant en mobilité, la métropolisation modifie les équilibres fonctionnels et sociaux des centres hérités et fait émerger de nouvelles centralités. Si pour l'analyse on peut distinguer des processus distincts à l'œuvre dans les centres et les centralités, ils doivent cependant être considérés comme faisant système du point de vue des espaces vécus. Comprendre ces manières d'habiter les centres et les centralités, à des échelles spatiales et temporelles variées, constitue un des chantiers ouverts de l'analyse de la métropolisation.

Hypercentres, centres historiques, centralités périurbaines ou périphériques, centres des villes petites ou moyennes, évoluent de manière accélérée



Des métropoles certes robustes, mais non dépourvues de fragilités…

Marie-Christine JAILLET

En France, si l'émergence des métropoles a été confortée pour favoriser le développement économique, la métropolisation pose de nouveaux enjeux qui conduisent à interroger nos grilles de lecture du fait urbain.

Le développement des métropoles a été fortement soutenu par l'action publique : creuset de l'innovation et de l'économie de la connaissance, elles détiendraient les clés de la croissance. Pour aussi robustes qu'elles soient, elles ne sont néanmoins pas à l'abri de catastrophes, naturelles ou industrielles, de pannes des systèmes socio-techniques qui les administrent et les régulent, ou d'un retournement de conjoncture économique. Elles ne sont pas non plus exemptes de fragilités, qu'elles s'expriment par l'aggravation des ségrégations ou par le creusement des inégalités. Celles-ci ne tiennent pas seulement aux inégalités de richesse, mais au fait qu'il faut maîtriser les codes de l'univers métropolitain pour en saisir les opportunités. La métropolisation accroît sans aucun doute les ressources de toute nature que les villes peuvent mettre à disposition de leurs habitants en matière d'emplois, de logements, de services, d'équipements, de loisirs, de rencontres, de sociabilités… Mais elle ne leur en délivre pas le mode d'emploi.

Des métropoles attractives pour tous

La métropole pourrait s'apprécier comme le creuset « idéal » de cette société d'individus qui caractérise le monde social d'aujourd'hui, à même de tisser leur vie à partir de leurs désirs et de leurs projets. Mais entre cette « utopie » et la réalité, il y a l'épaisseur des inégalités sociales. Certains, disposant de l'ensemble des ressources et compétences nécessaires, monétaires et sociales, sont en capacité d'être pleinement à l'aise et dans le rythme de la métropole. D'autres, qui en sont moins pourvus, sont néanmoins en situation de pouvoir y organiser correctement leur vie, quand d'autres peinent à y faire leur place et en sont réduits à occuper ses marges, ou pour les nouveaux migrants, ses interstices. Comment l'action publique peut-elle, dans le même temps, s'attacher à améliorer le niveau de ressources mis à disposition des habitants et surtout travailler à ce qu'ils soient en capacité de s'en saisir ?

Mais la question des inégalités et de leur accroissement interroge également les politiques urbaines autrement. Dans le cadre d'une compétition généralisée, les métropoles cherchent à accroître leur attractivité pour faire venir à elles entreprises, activités, chercheurs, développeurs, artistes, ingénieurs, étudiants... Ces politiques qui visent à leur permettre, par de grands aménagements et des projets « structurants », de renforcer leurs atouts et aménités, aboutissent aussi à un renchérissement des marchés urbains qui amplifie les processus de tri interne des populations ur-

Comment l'action publique peut-elle, dans le même temps, s'attacher à améliorer le niveau de ressources mis à disposition des habitants et surtout travailler à ce qu'ils soient en capacité de s'en saisir ?





baines : certaines ont les moyens de s'installer en ville tandis que d'autres sont rejetées de fait vers les périphéries. Est-il possible de dépasser cette contradiction pour que les espaces centraux de la métropole restent habitables par tous ? Comment contenir les processus d'élitisation à l'œuvre ? Comment éviter que la place faite aux couches moyennes et populaires ne se rétracte et ne se périphérise inéluctablement ?

Comprendre et penser la « ville passante »

Il existe aussi d'autres formes de fragilité, plus discrètes, qui tiennent à la force des mobilités individuelles dont les métropoles sont l'objet. Il ne s'agit pas ici des déplacements quotidiens engendrés par les activités de leur habitants, mais des mobilités qui participent du renouvellement constant de leur peuplement : les métropoles fonctionnent en effet un peu comme des « plaques tournantes » traversées d'une part par des flux continus d'entrées et de sorties (dont le solde migratoire rend compte de manière bien imparfaite) et d'autre part par des flux internes liés aux changements de localisation résidentielle. Ces circulations incessantes font cohabiter dans la métropole des ménages inscrits dans des temporalités et des trajectoires différentes. Or, les acteurs de la ville, professionnels de l'urbain ou élus, éprouvent des difficultés à penser et fabriquer la « ville passante », celles des mobilités, du renouvellement, de l'instabilité. Fabriquer la ville en privilégiant la référence à l'ancrage, l'enracinement, c'est proposer un cadre pour partie inapproprié. Penser la ville du mouvement suppose de désindexer les cadres de la vie sociale du seul territoire, et a fortiori du seul territoire de la proximité. Et l'exercice est d'autant plus difficile que les enjeux environnementaux ont édifié la ville des courtes distances comme un modèle de référence dont la seule traduction opérationnelle à ce jour reste celle du « quartier »… où l'on circule à pied, de son logement aux commerces, de l'école à la salle de sports, où l'on parle avec ses voisins… Difficile, à l'heure des réseaux, de la dématérialisation des flux et d'une partie des interactions sociales, de ne concevoir la métropole que comme une addition de quartiers.

La question des inégalités et de leur accroissement interroge également les politiques urbaines autrement

Comment élaborer les projets urbains à partir d'un référentiel qui prenne en compte ces nouveaux enjeux ? À minima, il convient au préalable de disposer d'une grille de lecture du fait métropolitain capable de le saisir dans ses dynamiques et ses processus. Il n'est pas assuré que ce soit encore le cas.




PÔLE
MÉTROPOLE
INNOPOLE
ÉCOPOLE
ONCOPOLE
MÉGALOPOLE
ÉCOPOLE
BIBLIOPOLE
AGROBIOPOLE
INNOPOLE
GÉNOPOLE
PÔLE
CANCÉROPOLE
TECHNOPOLE

Les Ateliers de Composition Urbaine

Construire une expertise partagée en amont de l'aménagement des sites d'enjeux métropolitains

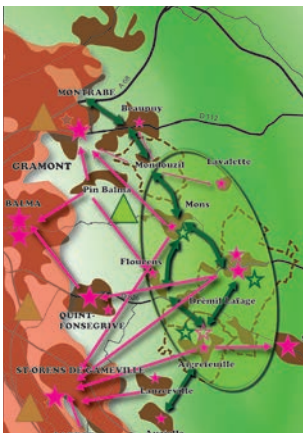
Jérôme IONESCO



Depuis 2012, à l'initiative de Toulouse Métropole et de l'aua/T, des Ateliers de Composition Urbaine sont organisés à rythme régulier pour répondre à un besoin d'expertise en amont de projets ou réflexions métropolitaines (opérations urbaines à l'échelle d'un îlot, d'un quartier, d'un centre-bourg ou d'une opération d'aménagement, etc.). Il s'agit d'un dispositif d'ingénierie innovant – hors des grands projets et consultations – imaginé comme un outil souple, rapide, efficace et pluridisciplinaire. Selon les sites et leurs enjeux, ces ateliers viennent nourrir les réflexions préalables aux décisions d'aménagement ou alimenter les phases d'études pré-opérationnelles. La démarche mise au point par l'aua/T crée une dynamique originale autour de temps de rencontres et d'échanges avec les acteurs publics et privés concernés par le site mis à l'étude. Ces rencontres se révèlent être des lieux de parole, de croisement des regards, de



Quartier Moulis - Croix Bénite, Toulouse



Centre-bourg, Aigrefeuille

Les Arènes, Toulouse





partage des enjeux et permettent de construire collectivement des solutions prenant en compte les valeurs et objectifs communs : recherche d'un urbanisme durable, mise en cohérence de projets, valorisation d'identités, recherche d'innovation urbaine et architecturale, articulation de projets avec des documents d'urbanisme et de planification, etc.

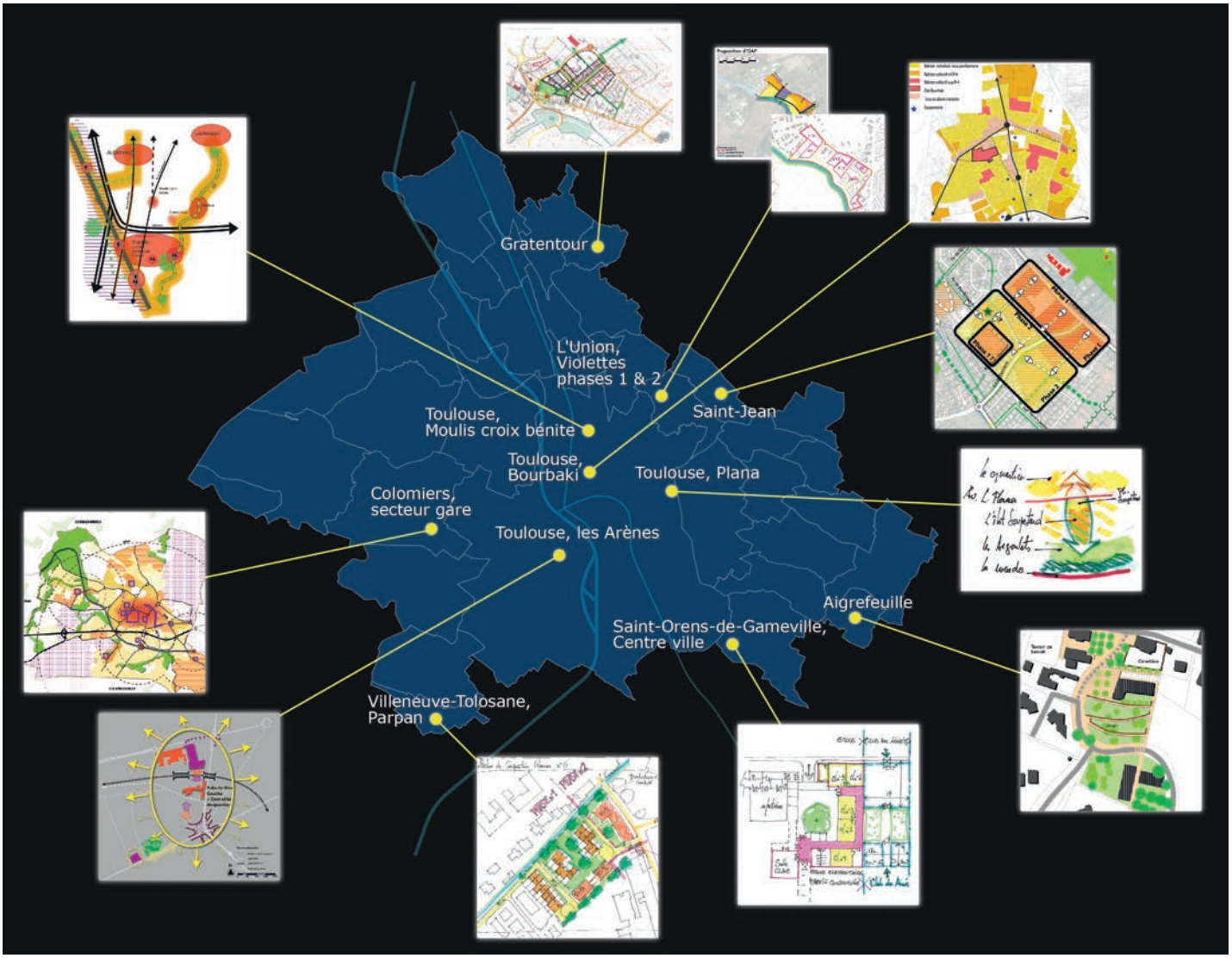
Cette démarche se décompose en deux étapes :

– une première rencontre dont l'objectif est de poser la problématique du site (état des lieux, acteurs concernés, projets ou données à intégrer), de construire un diagnostic, de s'accorder sur le niveau d'ambition de l'Atelier et de lancer des pistes de réflexion ; cette première rencontre donne lieu à la rédaction d'une fiche projet construite à partir de l'expression des différentes voix en présence ;
– l'atelier lui-même qui doit conduire à formuler une solution partagée. L'aua/T y propose son analyse, son regard et énonce des scenarios de composition urbaine évolutifs. Ces derniers constituent une base d'échange entre acteurs. La rédaction d'un document final restitue l'exercice de synthèse : les points de convergence, les points en débat et les « intangibles ».

En quatre ans, une douzaine d'ateliers ont eu lieu sur des secteurs et des thématiques variés : étude sur le devenir du pôle multimodal des Arènes comme véritable lieu de centralité urbaine ; réflexions sur le développement du centre-bourg d'Aigrefeuille dans une optique de durabilité et de valorisation paysagère ; construction de l'attractivité et de l'animation de la future centralité du quartier Moulis Croix-Bénite…

Aujourd'hui, ces ateliers de composition urbaine s'affirment comme une « autre » manière d'intervenir sur la trame des proximités, une façon de « faire projet » qui s'accorde aux enjeux et à la complexité métropolitaine.

Les Ateliers de Composition Urbaine depuis 2012



Desserte ferroviaire : entre logique métropolitaine et régionale

Bruno REVELLI

L'essor métropolitain de Toulouse engendre des demandes toujours plus exigeantes en matière de desserte urbaine par les transports ferroviaires régionaux. Aux demandes de desserte des habitants des communes périurbaines répondent celles des habitants des villes plus éloignées – exprimées notamment à l'occasion des Etats Généraux du Rail et de l'lntermodalité (EGRI) – que la nouvelle région Occitanie souhaite également ménager.

Ainsi, sur les principales branches de l'étoile ferroviaire toulousaine, le renforcement du cadencement aussi bien en termes de fréquence que d'amplitude est souhaité. À l'image de ce qui a été fait pour la ligne C, une intégration tarifaire, un doublement des voies mais aussi la création de nouvelles haltes sont demandés. Des revendications auxquelles il est difficile de répondre quand dans le même temps les demandes d'usagers des villes moyennes plus éloignées (Albi, Auch, Castres, Cahors, Foix, Montauban, Pamiers, Rodez ou Saint-Gaudens) soulèvent des problèmes liés aux temps de parcours.

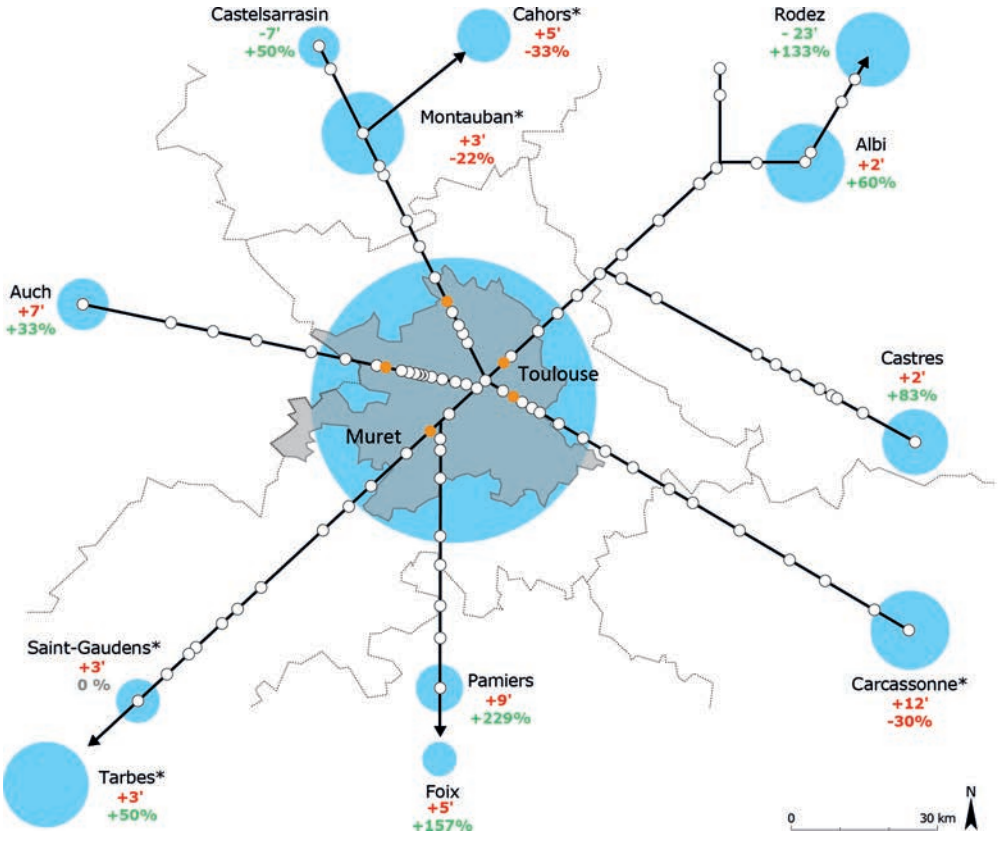
À l'exception de Mende, cette demande de vitesse ne se retrouve pas du côté de l'ancienne région Languedoc-Roussillon. Elle témoigne d'un sentiment de dégradation de la situation suite au cadencement et/ou des espoirs déçus en Midi-Pyrénées par la rénovation du réseau dans le cadre du Plan Rail qui promettait une amélioration significative des temps de parcours.

Le cadencement est une organisation de la desserte qui permet de simplifier l'information des voyageurs afin d'offrir une meilleure lisibilité et visibilité de la grille horaire. La desserte s'organise avec régularité, au quart d'heure comme à l'heure, et permet un calibrage des temps de parcours. Il entraîne une homogénéisation de cette desserte mais a souvent permis d'augmenter l'offre de manière significative.



L'impératif de régularité prend alors le pas sur celui de la vitesse. Cela est particulièrement vrai pour les « meilleurs temps de parcours » qui se faisaient par trains directs. C'est plus marginal pour les temps de parcours moyens. La Région a été la première à mettre en place le cadencement sur la voie unique Auch-Toulouse en 2003 avant de l'étendre à celle desservant l'Ariège. Elle peine toutefois à le généraliser à l'ensemble de son réseau.

Si la politique régionale des transports de l'ancienne région Midi-Pyrénées a contribué au renforcement de la position de sa métropole en densifiant la desserte périurbaine, elle s'est également voulue très attentive aux territoires périphériques avec un renouvellement de l'infrastructure sans précédent sur des lignes considérées comme « en fin de vie ». La desserte « interville » a sans doute été le parent pauvre de cette politique. La fusion avec Languedoc-Roussillon pour la création de l'Occitanie et une recherche de meilleure coordination avec l'agglomération toulousaine pour l'organisation de la desserte périurbaine pourraient rééquilibrer la situation.



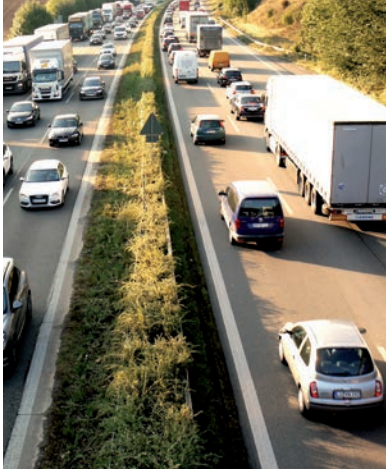
Évolution des temps de parcours et de l'offre ferroviaire depuis Toulouse de 1982 à 2016

Réalisation B. Revelli, données issues de voyages-sncf.com et de l'indicateur régional des transports collectifs 1982-1983.



Les déplacements, condition du fait métropolitain ?

Frédéric TOUPIN
Marie BONNIFET



Les dynamiques de mobilité autour de Toulouse induites par la métropolisation interrogent, de par leur ampleur et comme ailleurs en France, les échelles des politiques publiques en matière de déplacements.

Depuis 10 ans, un accroissement des déplacements métropolitains

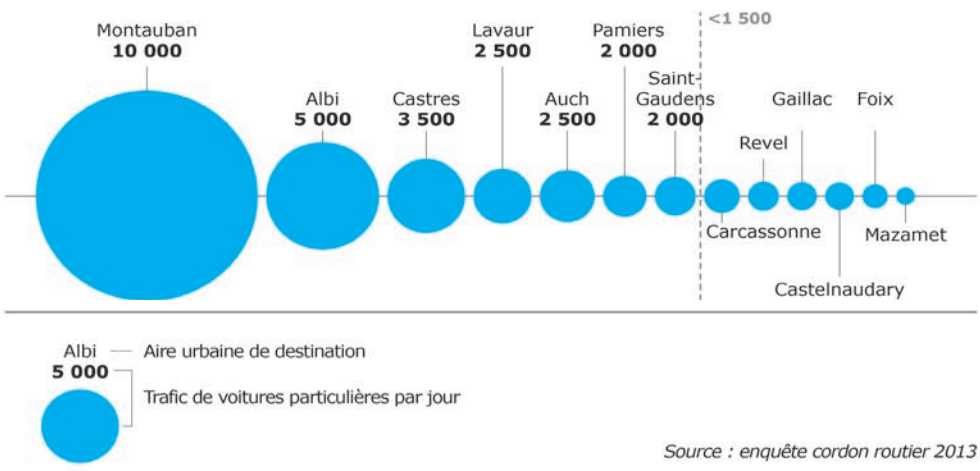
Si la métropolisation se définit par l'intensité des échanges de différentes natures entre territoires urbains, elle se traduit inévitablement par un accroissement des déplacements que l'on peut qualifier de métropolitains. Pour l'agglomération toulousaine, ces déplacements sont en forte croissance. Ainsi, dans la « Grande Agglomération Toulousaine » on observait en 2013 plus de 250 000 déplacements routiers quotidiens correspondant à des échanges avec les territoires extérieurs, et notamment avec des aires urbaines proches (Montauban pour la principale, Albi, Auch, Pamiers...), soit près de 10 fois plus que les déplacements en transit, traversant l'agglomération sans s'y arrêter. La forte progression du trafic ferroviaire, TER et grandes lignes, sur les dix dernières années, confirme également le renforcement de ces « déplacements métropolitains ». En effet, la croissance du trafic depuis ou vers Toulouse est bien plus importante avec les gares « proches » (Montauban, Carcassonne, Bordeaux...) que sur des relations à plus longue distance (Paris, Lyon, Marseille).

Des impacts sur les conditions de circulation qui doivent interroger les politiques publiques à des échelles territoriales plus larges

Bien que beaucoup moins nombreux que les déplacements internes à l'agglomération (3,8 millions de déplacements quotidiens), les déplacements métropolitains impactent les conditions de circulation : plus longs et nécessairement plus rapides, plus marqués par les échanges domicile-travail et par un usage quasi exclusif de la voiture particulière, ils sont donc fortement consommateurs d'énergie et émetteurs de pollutions. Plus de 45 % des déplacements en véhicules particuliers correspondent à des trajets domicile–travail. Plus de 50 % des trafics d'échanges et de transit des véhicules sont recensés sur les entrées d'autoroutes.

Ces déplacements métropolitains utilisent des réseaux qui n'ont pas été organisés pour des usages aussi intenses et fréquents (autoroutes ou routes départementales, réseaux régional ou Grandes Lignes, lignes de cars départementales ou régionales). Par ailleurs, ils ne sont souvent que partiellement pris en compte par les politiques publiques portées par les autorités organisatrices de transport : ils dépassent les périmètres d'action des Plans de Déplacements Urbains, ils transgressent les limites départementales, ils doivent s'intégrer dans des politiques régionales aux périmètres plus larges…
Pourtant, ces déplacements renvoient à des enjeux importants de transfert modal qui s'appuient sur une collaboration des acteurs et une coordination des réseaux : information des voyageurs, intégration tarifaire et billettique, harmonisation des horaires... Les évolutions réglementaires récentes confient à la Région la responsabilité d'une telle démarche pour accompagner le développement d'un vaste territoire métropolitain.

Trafic routier quotidien depuis la grande agglomération toulousaine vers...



Source : enquête cordon routier 2013

Street-art en métropole toulousaine

du graffiti aux fresques monumentales

Frédéric DURAND



Œuvre de Hendrik Beikirch, à l'occasion de Rose Béton, Toulouse, mai 2016.

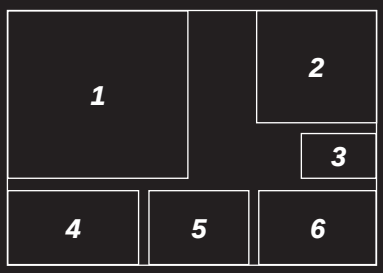

LIBERTÉ


20
BIS
MURADAM


MCT

Depuis des décennies, l'art est sorti des galeries pour réinvestir la rue. Cela s'est fait sous forme engagée avec le Français Ernest Pignon-Ernest depuis les années 1970, puis l'Anglais Banksy plus récemment, ou de manière graphique et inspirée du graffiti avec l'Américain Keith Haring dans les années 1980. Ce mouvement de « street-art » prend désormais de nombreuses formes esthétiques et matérielles. Les œuvres vont du tag ou du pochoir à de véritables fresques peintes, en passant par des stickers, des mosaïques ou des affiches, permettant notamment à la figuration de retrouver une place dans l'art contemporain. La ville de Toulouse est témoin de ces expressions à travers des créations anonymes ou subversives, mais aussi de commandes à des artistes. Des réalisations plus ou moins éphémères sont visibles sur les murs de friches industrielles ou dans des quartiers populaires, comme dans des contextes plus officiels tels que les manifestations « Rose Béton » ou « Mister Freeze » en 2016.





1. *Pochoir avec l'inscription « Liberta Patate » à l'université Toulouse II, novembre 2016.*

2. *L'épopée de Gilgamesh par Poes et Jober, à l'occasion de Rose Béton, Toulouse, mai 2016.*

3. *Œuvre anonyme, portrait d'un tagger avec Léonard de Vinci, Toulouse, octobre 2016.*

4. *Œuvres sur papier collé, quartier du Busca, Toulouse, mai 2016.*

5. *Canal du Midi, près du port de Ramonville, 2016.*

6. *Œuvre de Kouka Ntadi, à l'occasion de Mister Freeze, Toulouse, octobre 2016.*







Esprit communautaire es-tu là ?

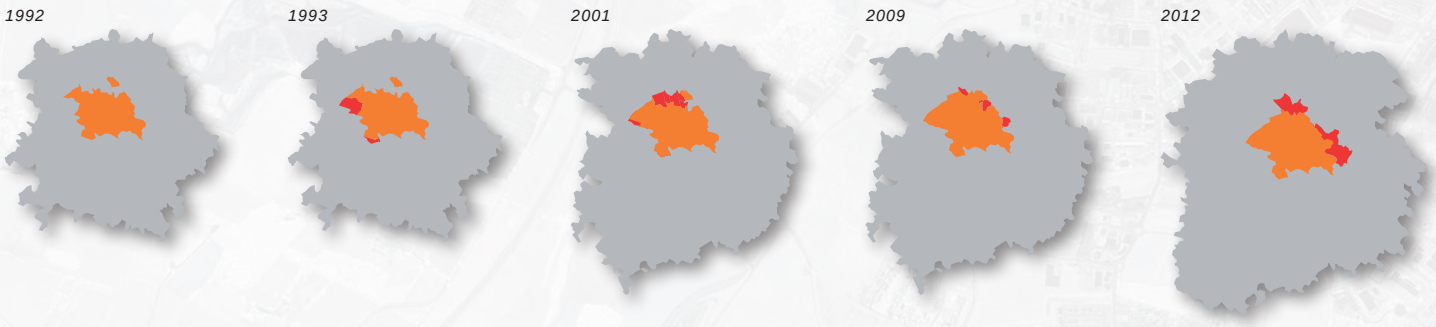
Jean-Paul LABORIE

Deux logiques prévalent dans le fonctionnement de l'intercommunalité : d'une part elle ne s'impose pas au détriment des communes, d'autre part, elle doit permettre de compenser la perte de la taxe professionnelle communale (TP) induite par l'instauration de la taxe professionnelle unique (TPU). Cette perte implique d'organiser « un juste retour » [1] vers les communes des ressources de leurs TP désormais transférées à l'EPCI [2]. Ce dernier s'effectue dans deux versements effectués par la communauté aux communes :

– l'attribution de compensation (AC), obligatoire, restitue le produit de la TP perçu par la commune à la date du passage en TPU duquel sont déduites les charges communales transférées à la communauté ;
– la dotation de solidarité communautaire (DSC), facultative, veut corriger la perte que subissent les communes privées, du fait du transfert de leur TP, du dynamisme de cette ressource. Il introduit, en outre, une reconnaissance des actions que les communes ont conduites en faveur du développement économique.

À l'inverse de l'AC, fixée à la date de création de l'EPCI, la DSC est évolutive. Elle introduit des ouvertures vers une péréquation à l'échelle intercommunale. C'est le sujet qui nous intéresse ici.
La répartition de la DSC entre communes a varié dans le temps autour de deux critères prioritaires, l'effectif de la population communale et le potentiel fiscal par habitant [3]. Suivre ses adaptations successives dans l'agglomération de Toulouse depuis les premiers pas de l'intercommunalité (1992) jusqu'à la création de la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole (2009), est révélateur de la singularité des mutations territoriales dans l'espace métropolitain.

Du district du Grand Toulouse à Toulouse Métropole
en parallèle avec l'évolution de l'aire urbaine



Une longue période de restitution aux communes de leurs ressources

Toulouse et douze communes voisines ont constitué en 1992 le district du Grand Toulouse qui s'agrandit à quinze communes en 1993. Ce premier EPCI s'est élargi en 2001 à six communes puis s'est transformé la même année en Communauté d'Agglomération que quatre nouvelles communes rejoindront en 2002. Ce Grand Toulouse, groupement de vingt-cinq communes, s'est doté d'un pacte financier qui prévoyait au titre de la DSC le reversement aux communes de la totalité du produit fiscal supplémentaire par rapport au niveau de 2000. Par le jeu de mécanismes complexes, les 36,7 millions d'euros de la DSC, dont le montant s'est accru de 83 % de 2001 à 2003, garantissaient à chaque commune un strict retour de la croissance de ses bases de TP. Ce dispositif peu conforme avec l'esprit qui prévalait à la création des Communautés d'Agglomération a restreint de fait les capacités d'intervention du Grand Toulouse.

Un esprit communautaire plus affirmé à partir de 2004

Les nouvelles règles en vigueur de 2004 à 2007, soit avant le passage en Communauté Urbaine, ont modifié en profondeur la DSC dont le montant pour 2004 a été fixé à 7,4 M€. Les deux tiers de son enveloppe ont été répartis selon des critères introduisant une forte péréquation basée sur l'indice de richesse de chaque commune et la prise en compte de leur développement (croissance des bases de TP, augmentation du nombre de logements).

En 2009, la Communauté d'Agglomération devient Communauté Urbaine et intègre douze communes supplémentaires en 2011 (au total 37 communes). Elle prend en 2012 le nom de Toulouse Métropole en devançant ainsi sa transformation en métropole en 2015 en application de la loi MAPTAM (2014). À ces modifications des périmètres et aux évolutions des compétences s'adjoignent de profonds changements dans les fonctionnements. L'intérêt métropolitain détermine désormais le choix des transferts des communes à la métropole : équipements, compétences et personnels. L'AC, 317 M€ en 2016, neutralise l'impact de ces mouvements. Au même moment, la DSC, dont le montant est fixé tous les ans par la métropole, s'élève à 15 M€. Ce reversement aux communes représente 42 % des dépenses de fonctionnement de la métropole.

La péréquation introduit dans Toulouse Métropole un mécanisme de redistribution des richesses dont les effets progressifs sont nets Pour 100 € d'impôts levés en 2016 par la métropole, 27 € sont reversés aux communes membres. Cette péréquation ne corrigera pas de sitôt les grands écarts de ressources entre les communes. L'intensité des récents transferts d'équipements et de compétences témoigne de la montée de « l'esprit communautaire ». Les garanties de ressources accordées aux communes donnent à penser que l'approfondissement de l'esprit communautaire se fera à pas mesurés.

1. GILBERT G. et GUENGUANT A., « Évaluation de la performance péréquatrice des concours de l'État aux communes », *Économie et Statistiques*, n° 373, 2004.

2. EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale.

3. Potentiel fiscal par habitant : indicateur de la richesse fiscale de la commune égal à la somme que produiraient les quatre taxes directes de cette collectivité si l'on appliquait aux bases communales de ces quatre taxes le taux moyen national d'imposition à chacune de ces taxes.

4. Obser'agglo : Adcf et FNAU 2016.

2016



Le parcours très spécifique de l'agglomération de Toulouse vers l'intercommunalité traduit les multiples différences socio-spatiales de l'espace toulousain :

– mise en place des EPCI très tardive alors que d'autres agglomérations de même taille sont Communautés Urbaines depuis 1966 ;
– très faible correspondance entre le périmètre de l'aire urbaine et l'EPCI Toulouse Métropole : cet EPCI concentre 57 % de sa population sur 9 % de sa superficie [4] ;
– deux autres Communautés d'Agglomération se situent dans le périmètre de l'aire urbaine.



Stéphane Robert,
association CRICAO

Propos recueillis par
Mariette SIBERTIN-BLANC

Entre action artistique et implication sociale

À l'origine, la mission principale de l'Association CRICAO était d'accompagner la professionnalisation d'artistes originaires d'Afrique de l'Ouest. Progressivement, les rencontres et les ressources de la ville de Toulouse ont fait évoluer ses actions selon une double logique. D'une part un ancrage dans les quartiers toulousains mobilisant artistes et habitants, d'autre part une inscription des projets dans des réseaux et partenariats européens.
Entretien avec le responsable d'une association qui jongle avec les échelles pour enrichir ses actions artistiques et son implication sociale, entre quartiers, métropole toulousaine et Europe.

Mariette Sibertin-Blanc : Les réalités urbaines semblent toujours inspirer vos initiatives, y compris avec les évolutions de vos activités. Est-ce une volonté ?

Stéphane Robert : Oui, dès le départ, le travail que nous menions avec des artistes musiciens venant du Mali ou du Sénégal valorisait leur sensibilité et le rapport au territoire, grâce aux traditions des griots par exemple. À l'occasion de nos dix ans, nous avons souhaité être plus en prise avec un quartier pour mobiliser davantage autour des propositions artistiques

> Nous assurons des formations pour les services civiques qui permettent d'investir un quartier et de s'appuyer sur la diversité de ses acteurs

Performance Katchakatcha, Reynerie 2014



et toucher les gens dans leur diversité, notamment en s'inspirant de la problématique des lieux. Le quartier Saint-Cyprien était très adapté. Les artistes que nous soutenions ont touché facilement un large public et nous avons réussi à travailler avec les commerçants, à investir les espaces publics comme la Place Olivier, à impliquer de plus en plus les habitants et d'autres associations. En particulier, la fête du quartier est un moment important de cette implantation locale.
Désormais, nous travaillons toujours à Saint-Cyprien mais aussi dans d'autres quartiers (Bagatelle, Papus, Bordelongue, etc.) et à des échelles beaucoup plus larges qui impliquent des partenariats avec des villes en Espagne, en Turquie… ou en voisins avec la Direction de la Culture de Colomiers. Ces actions à différentes échelles s'enrichissent mutuellement. Nous sommes très inspirés par le concept de « créolisation » d'Édouard Glissant valorisant le résultat imprévisible né de la rencontre des cultures ainsi que par celui de « l'identité relation » (ou « identité rhizome ») plutôt que d'identité racine.

Le substrat toulousain est-il singulier ?
De fait, Toulouse accueille de nombreux artistes d'origines multiples. Par exemple, les artistes africains se sentent bien ici. Il y a une douceur de vivre, des interactions entre communautés qui sont faciles et qui représentent un certain confort. À Paris au contraire, la compétition est très dure, tout y est très cher et les projets sont plus difficiles à monter.
Par exemple, l'artiste Bakh Yaye a enregistré un album Toulouse Dakar qui a bénéficié d'un double enregistrement ici et à Dakar, un beau succès !
Mais, à l'image de ce qui se passe à l'échelle nationale, certaines tensions deviennent plus perceptibles. Elles sont parfois très vives par exemple autour de la laïcité ! On le constate aussi dans des discours de plus en plus tranchés sur les commerces de la rue de la République. Dans ce sens, la reconnaissance des droits culturels, en particulier dans la loi NOTRe, ouvre une perspective très prometteuse et conforte la nécessaire pluralité culturelle [1].

Précisément, les droits culturels s'appuient sur une vision ouverte de la culture, dans sa dimension à la fois artistique et plus anthropologique. Vos actions y puisent-elles de l'inspiration ?
Les projets d'envergure européenne permettent de sortir de l'approche française de la culture qui est très institutionnelle. Dans de nombreux pays, ce qu'impliquent les droits culturels est totalement intégré. Les idées se diffusent, c'est un discours qui est présent chez les acteurs de la politique de la ville et désormais également de plus en plus au sein de la Direction Régionale des Affaires Culturelles. L'Union Européenne et les réseaux internationaux apportent des cadres et des références qui font confiance à la société civile, ce qui conforte nos actions (par exemple le projet Tandem Turkey), et apportent des subventions qui peuvent parfois faire défaut localement.

En définitive, l'action culturelle contribue-t-elle pleinement au développement urbain ?
Dans le contexte actuel, il est important d'investir des problématiques sociales, civiques et de développer des projets artistiques qui partent de ce que vivent les gens. Cela demande beaucoup de temps de préparation, de repérage, de rencontres.
Dans ce sens, nous assurons des formations pour les services civiques qui permettent d'investir un quartier et de s'appuyer sur la diversité de ses acteurs (culturels, sociaux, économiques) afin de valoriser le développement territorial en passant par l'implication citoyenne à l'échelle locale.
Une autre action phare de CRICAO est *Katchakatcha* [2] (photo). Il s'agit de croiser les savoirs et savoir-faire culinaires des habitants. Nous avons par exemple organisé un événement à la Reynerie ou encore plus récemment une balade sonore et gustative à travers plusieurs quartiers, Le goût des voix. Autre exemple, le croisement d'ateliers de cuisine et de scénographie culinaire mené par une plasticienne-chercheuse (Delphine Talbot) et une designeuse culinaire (Oriane Deshouières) a créé des moments magnifiques d'échanges. C'était beau ! À partir des pratiques des gens, nous alimentons des actions visant l'ouverture au monde. Le prochain Katchakatcha aura lieu en collaboration avec Gaziantep, ville Turque à 65 km de la frontière syrienne, qui accueille un grand nombre de réfugiés.

1. Selon le philosophe Patrice Meyer-Bisch (Université de Fribourg), *« les droits culturels sont des droits de l'homme à part entière qui désignent le droit à l'éducation et le droit de participer à la vie culturelle. Les droits culturels ne sont pas à côté, mais au cœur du système des droits de l'homme universels, indivisibles et interdépendants et ne peuvent par conséquent pas être invoqués, ni politiquement, ni juridiquement, pour restreindre l'application des autres droits fondamentaux. Ils sont actuellement un enjeu majeur et incontournable de la paix sociale reposant à la fois sur le respect de la diversité culturelle et des valeurs universelles. »*

2. *Katchakatcha* est une expression utilisée au Japon pour définir le bruit fait par l'entrechoquement des couverts lors d'un repas.

Les territoires du numérique au cœur des métropoles

Dynamique et ancrage dans la métropole toulousaine

Emmanuel EVENO

La géographie de l'économie numérique est depuis les années 1960 guidée par les politiques nationales d'aménagement du territoire. Entre implantation périphérique ou en cœur de ville, la question de la territorialisation du numérique interroge le rapport à l'urbanité.

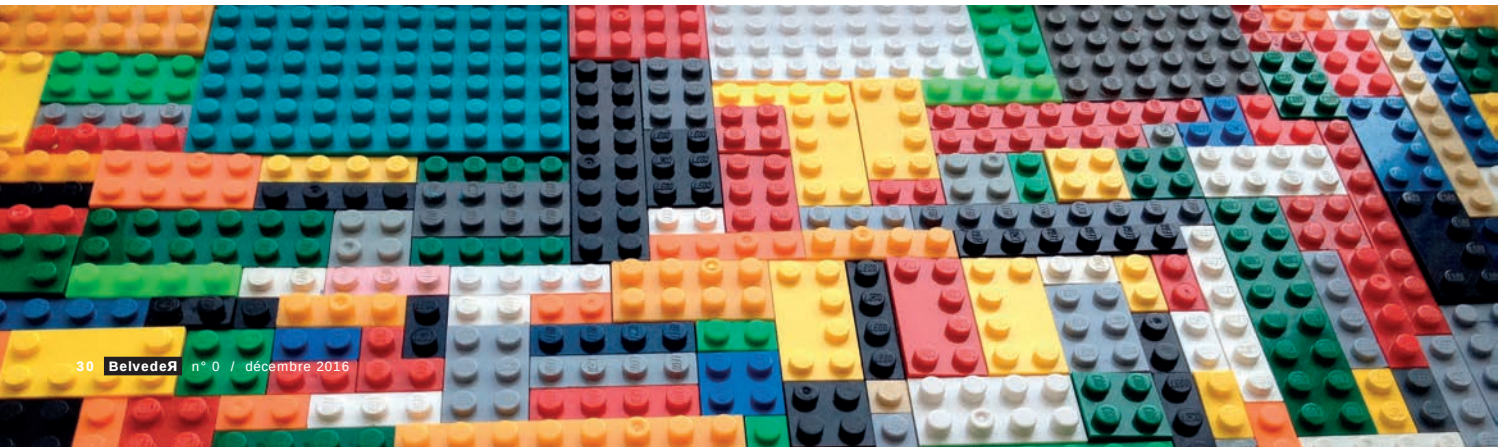
Cantine Numérique, Toulouse



Les différents types d'espaces qui émergent dans la métropole toulousaine autour des start-up du numérique illustrent la tension qui existe entre deux logiques d'implantation. D'une part une logique technopolitaine, que l'on pourrait qualifier de centrifuge, et d'autre part celle qui renvoie aux demandes d'aménités urbaines des acteurs du numérique, demandes plutôt centripètes car le plus souvent satisfaites par les centres-villes.

Tropisme technopolitain

Dans les premiers temps du déploiement d'une économie fondée sur la ressource et les compétences informatiques, à partir des années 1960 donc, ce fut plutôt la logique technopolitaine qui fut à l'honneur. L'informatique était alors considérée comme une spécialité liée aux mondes de la recherche ou des industries de haute technologie et se logeait dans les espaces dédiés à ces activités. Plus particulièrement, la logique technopolitaine privilégiée était celle qui avait été captée par les acteurs du sud-est de l'agglomération (autrement dit par le Sicoval). Avec les années 2000, alors qu'il n'est plus question de parler de secteur informatique, mais de secteur numérique, ce tropisme technopolitain semble un temps conforté par la politique nationale des pôles de compétitivité. Sur plus d'une centaine de pôles labellisés entre 2010 et 2011, Midi-Pyrénées en obtient en janvier 2011 un dédié à l'« Économie numérique ». Il s'installe, naturellement, sur le site de l'Innopole de Labège qui peut revendiquer le plus grand nombre d'acteurs agissant au sein de la filière et les meilleurs succès. À côté coexistent sur le territoire d'autres associations d'acteurs du numérique. Certaines sont d'initiative publique, d'autres relèvent d'accords entre entrepreneurs et sont l'expression des liens complexes tissés sur ces territoires et entre ces acteurs. Toutefois, cette logique technopolitaine, centrifuge, semble désormais contrebalancée par les





Quai des Savoirs, Toulouse

effets des politiques plus récentes au niveau national en matière de stimulation de l'économie numérique et qui s'incarnent notamment dans les « Cantines numériques ».

Quartiers numériques et reconquête des centres-villes

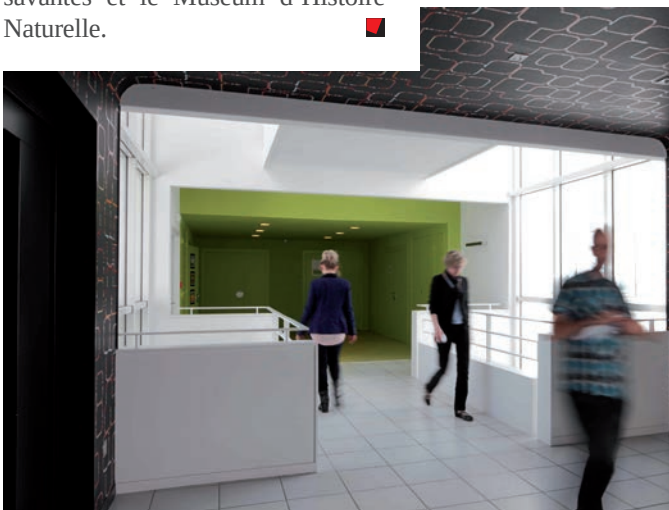
Aujourd'hui, l'initiative French Tech continue certes dans la logique des pôles de compétitivité en consacrant le rôle de « fer de lance » des métropoles, mais elle innove voire marque une rupture avec les politiques précédentes en ramenant dans les centres-villes les logiques autrefois distribuées dans les zones périphériques. Les critères de sélection des candidatures à la labellisation French Tech intègrent ainsi l'idée de « quartier numérique » qui renvoie à un modèle d'urbanité qui n'est plus celui des « antipoles » et autres « technopoles ». Dans ces critères, il est notamment question de « structurer un territoire » ainsi que d'inciter à l'installation d'un « bâtiment totem » qui soit visible et accessible aussi bien aux niveaux international et national qu'auprès des habitants de la métropole.

L'appréciation du rôle des Cantines au sein des candidatures French Tech fournit une première clé intéressante pour comprendre ce nouveau tropisme qui semble pousser certains acteurs numériques vers la reconquête des centres-villes. Ces lieux représentent en effet des tentatives d'ouverture des acteurs des mondes de la recherche et de la haute technologie vers celui des usagers du numérique. Les Cantines, comme d'autres dispositifs tels que les « FabLabs » par exemple, ont besoin de réinvestir les centres urbains pour essayer de diffuser la « culture numérique » et recruter de nouveaux acteurs, éventuellement porteurs de nouvelles dynamiques économiques. Elles sont en effet des lieux qui ont besoin de s'ancrer et de participer aux aménités urbaines dans la mesure où ils se destinent à l'accueil d'une nouvelle catégorie de travailleurs, ceux dont une partie de l'activité repose sur l'usage du numérique et qui, par ailleurs, sont assez souvent en mobilité. En même temps, à l'instar de la Cantine première du genre (dès 2008, dans le quartier du Sentier à Paris), elles se veulent foyers de rassemblement de la communauté des travailleurs et des usagers du numérique dans les espaces métropolitains. C'est ainsi que ces lieux participent à la réinstallation dans les centres-villes d'activités de haute-technologie.

À Toulouse, en rejoignant le Quai des Savoirs, la « Cantine numérique » s'ancre à la fois dans le centre-ville et dans un « nouveau quartier » dédié à la « société de la connaissance » car regroupant le siège de l'Université Fédérale de Toulouse, des associations de culture scientifique et technique (Science Animation, Les Petits Débrouillards, Planète Sciences Midi-Pyrénées, La Mêlée), des académies et sociétés savantes et le Muséum d'Histoire Naturelle.

Les Cantines, comme d'autres dispositifs tels que les « FabLabs » par exemple, ont besoin de réinvestir les centres urbains pour essayer de diffuser la « culture numérique »

IOT Valley, Labège



Fait urbain et fait métropolitain

Relever les défis de la transition environnementale ?

Cristina GARCEZ

Importance des populations vivant « en ville » ; risque que les effets négatifs prennent le pas sur les réels atouts et avantages qu'offrent les secteurs urbains ; pertinence – au niveau mondial – d'une échelle d'intervention régionale en bonne association des territoires urbains ; trois réalités qui plaident pour que le fait urbain – métropolitain – se pose comme un avantage pour relever les défis environnementaux.

1 La gestion des zones urbaines, défi majeur du XXIe siècle

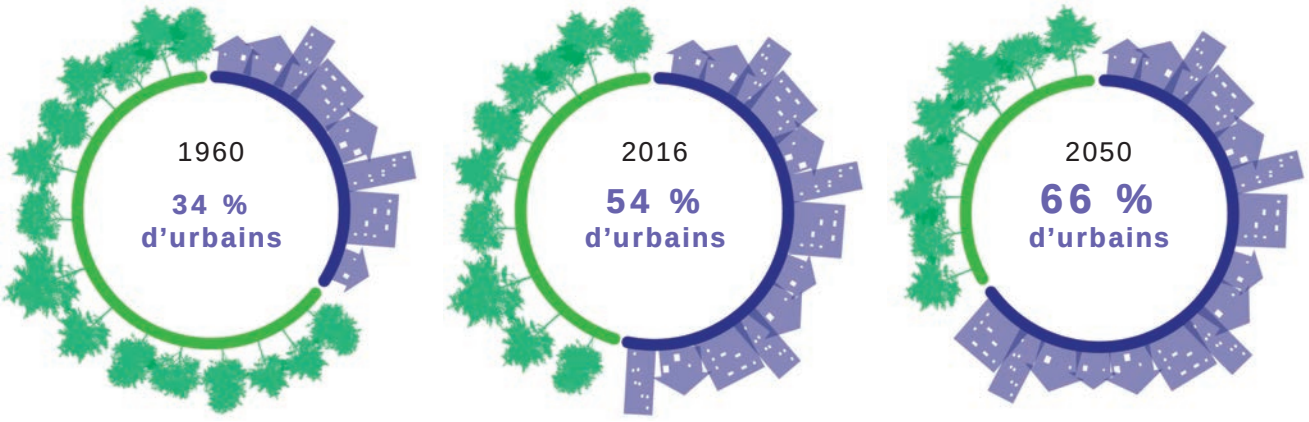
Le fait urbain est une réalité, 54 % de la population mondiale vit dans des zones urbaines aujourd'hui. Cette proportion était de 34 % en 1960 et devrait passer à 66 % en 2050. Selon les projections de l'ONU, l'effet combiné des croissances urbaines et démographiques contribuera à une augmentation de 2,5 milliards de personnes supplémentaires dans les villes.

La majorité des citadins se concentre dans de vastes ensembles urbains, notamment dans les zones littorales, territoires par nature sensibles et surexposés aux risques naturels. Dans ces ensembles urbains, les conditions d'habitat y sont parfois très précaires.

Cette croissance ne s'est pas que manifestée par une plus forte densité de population dans les zones urbaines existantes, mais aussi par l'extension de leurs périmètres. En 1950 la superficie des zones urbaines représentait 100 000 km^2, en 2010 elle est presque sept fois plus grande et couvre 680 000 km^2 du territoire.

L'urbanisation concerne 82 % de la population en Amérique du Nord, 80 % en Amérique du Sud et 73 % en Europe (80 % en France métropolitaine). En Afrique et en Asie la majorité des habitants vivent encore en zone rurale mais les taux de croissance pour la population urbaine y sont les plus élevés au monde.

La conjugaison de ces phénomènes, leur importance au niveau mondial, montrent que la gestion des zones urbaines est l'un des défis majeurs du XXIe siècle.



Évolution de la population urbaine dans le monde

2 Métropoles attractives, métropoles vulnérables… métropoles vivables ?

Les modèles actuels de développement sont interrogés car les signes de déséquilibre du système sont inquiétants. Certains effets négatifs comme la congestion, la pollution de l'air et de l'eau, l'insécurité et la destruction des écosystèmes peuvent atteindre un niveau tel que les grandes zones urbaines perdent en attractivité (OCDE, 2006). Outre la forte empreinte écologique, l'augmentation des risques par les dérèglements climatiques montrent aussi que ces territoires sont très vulnérables.

En même temps les zones urbaines concentrent un grand nombre d'atouts, des opportunités d'emploi, un meilleur accès à l'éducation, aux services de santé, à la culture, etc. C'est un progrès pour ce qui concerne les aspirations fondamentales de chacun vers une meilleure qualité de vie. Mais si les effets négatifs dépassent les atouts, les conséquences sont contraires aux avantages recherchés, notamment sur la santé. En effet, les villes produisent 71 % des émissions mondiales de CO_2 liées à l'énergie et devraient produire 76 % d'ici 2030 (AIE 2008).

La forme du développement urbain est aussi interrogée. Dans les zones à faible densité de population, le niveau d'émission de gaz à effet de serre (GES) est bien plus élevé. Plus la densité urbaine et la densité de population sont faibles, plus la consommation d'énergie et la pollution sont importantes. La ville compacte a donc des effets positifs sur l'économie d'énergie et la qualité de l'air.

Viabilité environnementale et modes de développement sont interdépendants et ont des impacts sur l'attractivité. Ce qui fera la différence entre les territoires urbains, c'est leur qualité de vie et la capacité de tous les acteurs à réconcilier les habitants avec l'environnement dont dépendent leur subsistance, leur développement économique, social et leur santé.

3 Relever les défis environnementaux dans une alliance bien pensée entre territoires urbains et régionaux

À quelle échelle relever ces défis ? C'est aux territoires urbains – au premier rang desquels les métropoles – dans une alliance objective avec leurs régions, d'apporter des réponses. Et c'est à l'échelle régionale et interrégionale que ces réponses seront efficaces. Les réseaux des villes et régions innovantes, ouvertes aux expériences créatives, montrent que c'est dans le dialogue et dans la coconstruction que le progrès peut se faire.

Les activités environnementales, tirant parti des qualités et des ressources locales, doivent être au cœur d'une économie plus innovante et créative. Les régions ont des identités et des profils différents. Leur développement économique, leur attractivité et leur compétitivité dépendent de l'exploitation intelligente de ces différences et de l'utilisation de ses spécificités… mais aussi d'alliances avec les territoires urbains où créativité et innovation (recherche, ingénierie, expérimentation...) se trouvent majoritairement.

Coopération, ouverture, complémentarité, innovation et prise en compte du fait métropolitain dans les politiques régionales sont les notions clés. Si ces notions sont déclinées dans les politiques publiques, fait urbain et fait métropolitain pourraient alors être un grand atout pour relever les défis de la transition environnementale.



Sources utilisées :
Insee, ONU, OCDE, AIE.

Références bibliographiques :

- GEDDES P., *Cidades em evoluçao*, éditions Papirus, Sao Paulo 1994.
- MAGNAGHI A., *La biorégion urbaine. Petit traité sur le territoire, bien commun*, éditions Eterotopia France, Paris 2014.
- VEGARA A. et DE LAS RIVAS J.L., *Territorios Inteligentes*, éditions Fundacion Metropoli, Madrid 2004.

L'adaptation climatique, un enjeu métropolitain ?

Sinda HAOUES-JOUVE
Julia HIDALGO
Geneviève BRETAGNE

Le renouvellement du cadre réglementaire national conforte le rôle central des intercommunalités dans la mise en œuvre des stratégies climatiques et énergétiques locales. Pour autant, si le volet atténuation de ces stratégies est aujourd'hui bien maîtrisé, celui relatif à l'adaptation, plus transversal, peine à s'affirmer comme un champ pertinent et autonome de l'action publique locale.

L'enjeu aujourd'hui consiste bien à en faire percoler les objectifs et les leviers dans l'ensemble des dispositifs publics, particulièrement en urbanisme.

La métropole toulousaine se prête depuis quelques années à cet exercice, en collaboration avec des chercheurs toulousains (Météo France, LISST-CIEU [1], LRA [2]…), en questionnant l'intégration des caractéristiques du climat local et des enjeux locaux du changement climatique dans la pratique de la planification et de l'aménagement urbain.

Le territoire métropolitain connaît des saisons marquées, avec un printemps pluvieux et frais, un été sec et chaud, un automne doux et ensoleillé, puis un hiver assez froid et modérément arrosé. Sur le long terme (1951-2012), on note une augmentation d'environ 0,25°C/décennie, avec une accentuation du réchauffement depuis le milieu des années 1990. Les projections climatiques à l'horizon 2071-2100 montrent une augmentation du nombre de journées estivales (T > 25°C) qui passerait de 90 actuellement pour se situer entre 114 et 147 selon le scénario climatique considéré. L'îlot de chaleur urbain actuel atteint environ 4°C sur Toulouse et aura tendance à augmenter avec le développement urbain, superposant cet effet de surchauffe locale au réchauffement moyen annoncé par les projections climatiques.

Les interactions ville-climat sont ainsi mieux reconnues aujourd'hui et identifiées comme un véritable enjeu d'aménagement du territoire. En cohérence et en concomitance avec les révisions actuelles du Plan Climat Énergie Territorial (PCET) en Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) – afin d'y intégrer la problématique de la qualité de l'air – les exercices d'urbanisme qui s'engagent aujourd'hui à l'échelle inter ou supracommunale constituent de réelles opportunités pour renouveler les pratiques d'aménagement et de planification territoriale en y intégrant des données climatiques, en créant des dynamiques interservices, en sensibilisant davantage les décideurs et en produisant de nouveaux outils.

Diagnostics climatiques locaux, cartographies, boîtes à outils, etc. constituent autant d'éléments d'expertise climatique pouvant être distillés à toutes les étapes d'élaboration des documents d'urbanisme, en visant une articulation des différentes échelles de temps et d'espace.

1. Laboratoire Interdisciplinaire Solidarités, Sociétés, Territoires, Université Toulouse Jean Jaurès

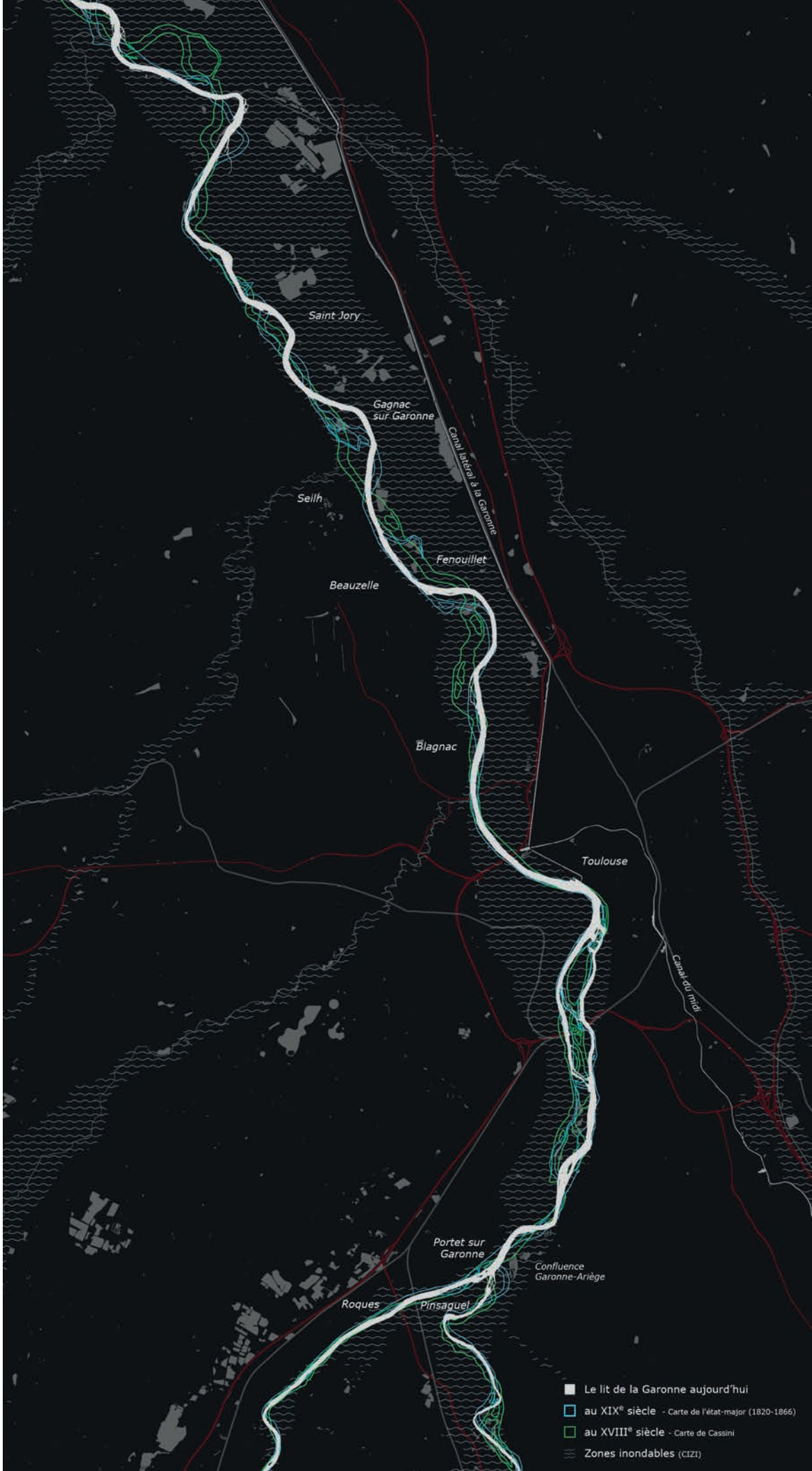
2. Laboratoire de Recherche en Architecture, École Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse

Les projections climatiques à l'horizon 2071-2100 montrent une augmentation du nombre de journées estivales (T>25°C) qui passerait de 90 actuellement pour se situer entre 114 et 147

Thermographie aérienne sur Ramonville



La Garonne, un fleuve mobile au fil des siècles



Risques inondables et recomposition du territoire

La métropole toulousaine « sous influence » du fleuve Garonne

Anne PÉRÉ

Les risques naturels liés à la submersion des zones urbanisées reviennent au premier plan de l'aménagement du territoire. Pour cause, la visibilité mondiale des catastrophes climatiques et des inondations mais aussi l'accentuation, depuis une dizaine d'années, des épisodes dramatiques dans des territoires où l'on avait oublié le rapport à la géographie, au fleuve, à la mer et où l'on avait souvent construit sans précaution suffisante. La métropole toulousaine est particulièrement concernée par cet enjeu.

Toulouse s'est implantée dès l'Antiquité à la confluence des rivières venues des Pyrénées proches, sensibles aux inondations qui accompagnent la fonte des neiges. Le fleuve est utilisé pour les activités économiques comme pour la ressource en eau potable.

Protéger la ville de l'eau

À la fin du XVIII[e] et début du XIX[e] siècle, la protection du centre ancien est organisée par un ensemble de ports et de quais. Tous ces efforts de protection s'avèrent insuffisants lors de la crue historique de 1875 qui ruine le quartier Saint-Cyprien et la totalité des franchissements à l'exception du Pont Neuf. Un service spécial de l'État élabore au XX[e] siècle un projet de protection qui aboutit dans les années 1960 à la chenalisation du fleuve dans sa traversée de la ville, coupant physiquement celle-ci de l'eau, laissant les bords de Garonne au stationnement des voitures dans sa partie urbaine et aux décharges de déchets à l'extérieur. En amont et en aval des digues, le fleuve continue de divaguer et l'étalement urbain est venu en partie dans son lit majeur.

Biodiversité, espaces agricoles périurbains, promenades, loisirs deviennent la face révélée du territoire inondable

Prévenir le risque d'inondation

Laissé dans un oubli relatif, le risque inondable revient en force dans la métropole toulousaine à partir des années 2000 à travers la réalisation tardive des Plans de Préventions des Risques Inondables (PPRI) et la reconsidération des digues. Leur vulnérabilité par endroits pourrait engendrer des ruptures, elles deviennent « transparentes » dans la réglementation, inconstructibles ou très contraintes à l'arrière. Les discussions avec l'État aboutissent néanmoins à des ajustements permettant de tester de nouvelles formes d'implantation vers le fleuve. C'est le cas du quartier des Sept Deniers utilisant des immeubles en soutien de la digue. Cet accord expérimen-

tal fera ensuite jurisprudence dans le PPRI où l'interdiction de construction pourra être levée en cas de confortement de digues. Le transfert de la gestion des digues à la commune est également demandé par l'État. Les discussions autour des travaux de confortement à réaliser – qui resteront pris en charge par l'État – ont permis de réfléchir à un aménagement plus large mettant en valeur la grande promenade territoriale que constitue aussi une ligne continue de digues, à l'exemple de la reconstruction récente de la digue en terre de Langlade.

Le projet de l'Oncopole a été développé dans une zone pourtant inondable, inscrite comme « grand secteur d'enjeux » au PPRI avec des règles particulières. L'adaptation au risque a été recherchée en modélisant finement le site

Préserver les territoires inondables

L'inondation devient également une opportunité qui a permis de préserver des territoires jusqu'au cœur de l'agglomération. La figure territoriale du fleuve est concrétisée par le Grand Parc Garonne, au périmètre quasiment identique à celui du lit majeur. Biodiversité, espaces agricoles périurbains, promenades, loisirs deviennent la face révélée du territoire inondable. À la confluence Ariège-Garonne, un projet de Réserve Naturelle Régionale est proposé comme porte de la métropole.

L'île du Ramier illustre ce nouveau rapport au fleuve. Elle se compose au début du XX^{e} siècle d'activités industrielles et d'un parc urbain de plus 50 hectares, puis elle se densifie à partir des années 1950 malgré l'inondabilité accentuée par l'endiguement. Retrouver la fonction perdue de parc urbain passera par une déconstruction du parc des expositions et une renaturalisation tenant compte du lien avec l'eau.

S'adapter au risque pour vivre avec l'eau

Enfin, et comme dans beaucoup d'autres villes, il ne s'agit plus seulement d'interdire mais de trouver de nouveaux modes de faire « avec l'eau ». Ainsi, l'ancien site d'AZF, marqué par le risque technologique, devait trouver une opération de résilience par rapport à la catastrophe. Le projet de l'Oncopole a été développé dans une zone pourtant inondable, inscrite comme « grand secteur d'enjeux » au PPRI avec des règles particulières. L'adaptation au risque a été recherchée en modélisant finement le site. L'accessibilité est organisée pour une évacuation depuis la route départementale non inondable. Les constructions sont entièrement ou partiellement sur pilotis, édifiées sur une même horizontale invisible, la ligne des plus hautes eaux.

À Toulouse comme dans beaucoup d'autres villes, la conscience renouvelée de la fragilité des protections et de l'incertitude face aux nouveaux épisodes climatiques a engendré des interventions innovantes, moyens techniques mais aussi nouveaux rapports à l'eau, à la sobriété et aux paysages. L'inondabilité liée à la Garonne n'est plus uniquement une contrainte, elle devient un aiguillon et une ressource pour réinventer le territoire.





◀ *La crue historique de 1875 à Toulouse*



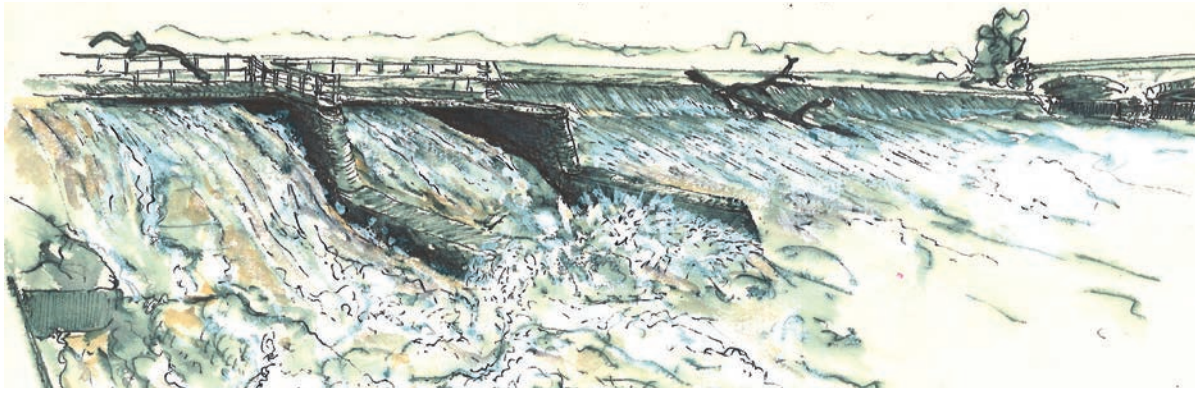


▲ *L'île du Ramier au début du XX^e siècle*

◀ *Résidence « Job », quartier des Sept-Deniers, Toulouse*

Références

- BONNET F. (sous la dir. de), *Atout risques, des territoires exposés se réinventent*, collection Territoires en projets, éditions Parenthèses, 2016.
- CHAPEL E., PAPILLAULT R. et PERE A., *Toulouse Territoires Garonne. Habiter en bord de fleuve*, collection Architectures, éditions PUM, 2012.
- TERRIN J.J. (sous la dir. de), *Villes inondables prévention, adaptation, résilience*, collection La ville en train de se faire, éditions Parenthèses, 2014.



Santé et urbanisme : quels enjeux pour les métropoles ?

Florent BERAULT
Laura PARVU
Mélanie VILLEVAL

La communauté scientifique a démontré que la qualité du cadre de vie influe sur la santé des populations. La question du bien-être en ville est aujourd'hui incontournable et interpelle les politiques urbaines à l'échelle internationale mais aussi localement comme dans la métropole toulousaine.

Liens entre ville et santé (d'après Whitehead et Dahlgren, Les liens entre ville et santé, Bruyez, 2014).



Qu'est-ce qui détermine la santé des populations ?

La santé ne se réduit pas à des facteurs biologiques et médicaux. Il est important d'élargir la notion de santé au-delà d'une vision purement médicale. La communauté scientifique estime que le système de soins ne contribue que partiellement à l'état de santé global de la population, la part la plus importante étant liée aux facteurs environnementaux, sociaux et comportementaux. L'état de santé des citoyens est ainsi influencé par différents niveaux de déterminants allant des comportements individuels aux conditions de vie et de travail, en passant par l'influence sociale et collective.

> La santé ne se réduit pas à des facteurs biologiques et médicaux

La politique de l'habitat est un des meilleurs exemples des liens existants entre aménagement du territoire et état de santé des citoyens. En effet, si un logement est avant tout source de sécurité physique (protection contre le froid, la chaleur, l'humidité, etc.), il est aussi à la fois le reflet du statut social ainsi qu'une source de sécurité sociale, en lien avec la santé mentale.

Des études ont montré que les coûts de la rénovation urbaine étaient largement compensés par les économies réalisées principalement dans l'utilisation des services de santé [1]. Ce confort résidentiel comprend aussi la qualité acoustique des logements (protection contre le bruit de la circulation, du survol aérien, les nuisances de l'espace public). Une étude danoise [2] démontre ainsi que le risque d'Accident Vasculaire Cérébral (AVC) chez les personnes de plus de 65 ans augmente en fonction de l'exposition résidentielle au bruit de la circulation routière. À l'échelle d'une métropole, l'exposition à des facteurs de risques est différente selon le statut socio-économique des populations résidentes, les catégories les moins aisées cumulant les expositions et les facteurs de risques. Une étude de 2008 [3] met en lumière le lien entre espaces verts et mortalité. Elle démontre que même si l'accessibilité facilitée aux espaces verts diminue la mortalité toutes classes sociales confondues, ce risque est toujours sensiblement plus élevé pour les catégories sociales les plus défavorisées.

Ces différents éléments montrent qu'aborder la santé uniquement à travers le paradigme médical (programme nutritionnel, dépistage des cancers, etc.) ne suffit plus. Il est temps d'élargir la réflexion, de sortir des silos conventionnels de la santé pour que des acteurs jusqu'alors extérieurs puissent agir directement ou indirectement sur la santé des populations, notamment en milieu urbain.



Renforcer les liens entre santé et urbanisme

En 2013, la déclaration d'Helsinki promouvant l'intégration de la « santé dans toutes les politiques » souligne l'importance de développer l'intersectorialité et la gouvernance en matière de santé [4]. Même si des efforts sont à faire pour une prise en compte plus systématique des effets des politiques publiques sur la santé, la promotion de la « santé dans toutes les politiques » évolue aujourd'hui d'un « idéal » vers la définition de stratégies plus concrètes [5]. L'un des moyens pour mettre en œuvre des politiques publiques plus favorables à la santé est la démarche d'Evaluation d'Impact sur la Santé (EIS) [6]. Celle-ci permet de prendre en considération les impacts des politiques d'urbanisme sur la santé et les Inégalités Sociales de Santé (ISS) en associant décideurs politiques, acteurs de la santé publique, experts de différents domaines mais aussi citoyens.

Penser « la ville de demain », « le bien-être dans la ville » est ainsi devenu une préoccupation majeure dans l'ensemble des domaines d'intervention. À l'échelle des métropoles, la recherche constante du bien-être des citoyens, à travers une ville plus équilibrée et intégrant l'ensemble des fonctionnalités urbaines, se fait jour. S'ouvrent ainsi de nombreuses perspectives pour la prise en compte de la santé dans les politiques publiques locales. Le renforcement des liens entre enjeux de santé et urbanisme trouve aujourd'hui un écho favorable mais reste encore une démarche innovante, tant l'acculturation et la mutualisation des compétences en sont au stade des balbutiements.

À l'échelle d'une métropole, l'exposition à des facteurs de risques est différente selon le statut socio-économique des populations résidentes





La démarche d'EIS est expérimentée par Toulouse Métropole, l'aua/T et l'IFERISS qui collaborent pour introduire une approche santé dans le futur Plan Local d'Urbanisme intercommunal – Habitat (PLUi-H). Il s'agit notamment d'apprécier les impacts potentiels des Orientations d'Aménagement et de Programmation sur la santé des habitants. Le réseau Ville Santé OMS, dont Toulouse Métropole fait partie, œuvre également dans ce sens et permet un rapprochement entre la santé et l'aménagement du territoire.

1. LARIMER M.E., MALONE D.K., GARNER M.D. et al., *Health care and public service use and cost before and after provision of housing for chronically homeless persons with severe alcohol problems*, JAMA, 2009, 301(13):1349-1357.

2. SORENSEN M., HVIDBERG M. et ANDERSEN Z.J., *Road traffic noise and stroke: a prospective cohort study*, Euro Heart, 2001, <http://dx.doi.org/10.1093/eurheartj/ehq466>.

3. MITCHELL R. et POPHAM F., « Effect of exposure to natural environment on health inequalities : an observational population study », *Lancet*, vol. 372, n° 9650, 2008, p. 1655-1660.

4. ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ, *Ce qu'il faut savoir sur la santé dans toutes les politiques. Déclaration d'Helsinki sur la santé dans toutes les politiques*, 2014, <http://who.int/social_determinants/publications/health-policies-manual/key-messages-fr.pdf>.

5. CLAVIER C. et DE LEEUW E., « Framing Public Policy in Health Promotion: Ubiquitous, yet Elusive », *Health Promotion and the Policy Process*, editions Carole C. et De Leeuw E., Oxford University Press, 2013, p. 1-22.

6. Consensus de Göteborg, 1999. *Étude de l'impact sur la santé. Principaux concepts et méthode proposée* (traduction Centre collaborateur de l'OMS en 2005), <http://www.ssents.uvsq.fr/IMG/pdf/gothenburgpaperfr.pdf>.

La marchandise en ville

Philippe DUGOT
Serge MATHIEU



la logistique, coulisse de la métropole ?

Marchandises et villes sont indissociablement liées, mais l'histoire nous raconte les embarras permanents de villes grandissantes pour gérer ces flux.

Pour le seul centre-ville toulousain, là où la question du dernier kilomètre [1] est aiguisée par la densité, cela correspond à 12 000 livraisons quotidiennes réalisées par de très nombreux véhicules [2]. Mais cette emprise de la marchandise et des moyens de transport nécessaires à sa mobilité est mal acceptée. Si la mise en scène de la marchandise dans les boutiques est valorisée comme une condition essentielle de l'urbanité, participant par les vitrines au décorum urbain et, par leurs clients, à l'animation des rues, la logistique urbaine, c'est-à-dire toutes les opérations de livraison qui rendent pourtant possible cette ville marchande, est au mieux perçue comme un mal nécessaire.

Concilier cadre de vie et circulation marchande

Effectivement, les livraisons génèrent pollutions sonores et atmosphériques, encombrements et atteintes paysagères induites par de récurrents alignements de camions. L'incivisme des uns et des autres surligne ces inconvénients. Cette dégradation du cadre de vie des administrés et le souci de préserver les conditions d'une activité économique ont souvent guidé l'intervention initiale de municipalités ayant le souci d'une chasse aux poids lourds et aux stationnements gênants. Cette stigmatisation, voire pénalisation de la marchandise, a contribué, avec une pression foncière croissante, au départ des installations logistiques de la ville dense, mouvement participant à l'expansion urbaine et à l'encombrement des entrées de ville. Face à la nécessité de concilier des aspirations renouvelées à la qualité d'un cadre de vie citadin et une circulation marchande qui reste indispensable au fonctionnement urbain, l'Union Européenne et de très nombreuses villes multiplient les réflexions et expérimentations depuis les années 1990. Dès 2005, Toulouse a mis en place un atelier « marchandises » réunissant transporteurs et commerçants pour déboucher en 2007 sur la première charte des livraisons en centre-ville (révisée en 2012 et 2016). Elle vise à favoriser les bonnes pratiques en matière d'horaires, de volumes de véhicules et de motorisation. Mais cela n'est qu'une étape vers un projet plus ambitieux de développement d'un « plan de déplacements marchandises » à l'échelle de l'agglomération où il s'agira de proposer une intégration de l'impératif logistique dans tous les projets urbains.



Repenser les mobilités marchandes

Expérimentations et idées autour de la logistique urbaine de demain ne se limitent pas simplement à des arrangements avec les contraintes existantes. La volonté d'améliorer l'efficience logistique dans le respect de l'environnement des habitants doit conduire à emprunter des voies nouvelles. Cela peut passer par la création de CDU [3] dans les parties denses de la ville ou amener à envisager la mise en place d'itinéraires logistiques dédiés, l'utilisation des réseaux de tramway ou de métro pour certaines livraisons et le développement de vecteurs plus « doux » de mobilités marchandes.

Alors, la logistique, coulisse de la métropole ? Oui si on considère ce que l'on ne veut pas voir. Moins si on considère ce que l'on en voit, car il est finalement assez curieux, voire paradoxal, d'envisager cette activité comme en coulisse, tant camions et camionnettes sont encore visibles sur la scène urbaine. Il s'agit d'un des chantiers d'une ville à (re)penser et de la fabrique d'une métropole « intelligente ».



1. Le « dernier kilomètre » à destination du client final, dans une chaîne de distribution qui peut être mondiale, est celui qui pose les plus grands problèmes d'organisation des flux et s'avère le plus coûteux.

2. Interface Transport, Toulouse Métropole, décompte terrain 2011.

3. Centre de Distribution Urbaine : il s'agit d'un espace d'accueil des ultimes flux logistiques avant la livraison finale, souvent localisé dans ou à proximité du centre-ville. L'avantage de cette réintégration d'une activité logistique dans de l'urbain dense est qu'elle permet théoriquement de mutualiser des flux, c'est-à-dire d'éviter la multiplication des opérations de livraison. Par contre, cela pose des questions d'insertion urbaine, qu'il s'agisse d'enjeux architecturaux ou de gérer les inconvénients de la proximité avec de l'habitat ou des activités recevant du public.

Ces travaux nous invitent à décaler notre regard sur des questions émergentes abordées par la génération montante.

Quand l'économie agricole contribue à la circulation des valeurs

Aurélio LABAT
doctorant au LISST-CIEU,
Université Toulouse Jean-Jaurès

MÉMOIRE

Les territoires de la métropole : quand l'économie agricole contribue à la circulation des valeurs, Mémoire de Master 2 Aménagement et Projets de Territoires, Université Toulouse Jean-Jaurès, 119 p., 2016.

Toulouse Métropole voit sa population croître de près de 8 500 habitants par an depuis les années 1990. Ce sont entre 200 et 300 hectares d'espaces naturels et agricoles qui sont artificialisés chaque année pour accueillir ces nouvelles populations. Les agriculteurs périurbains, propriétaires ou non, voient leurs activités menacées par la diminution de la surface exploitable ou par l'émiettement de leurs parcellaires. Pourtant, l'agriculture, premier pourvoyeur régional d'emplois industriels avec l'industrie agro-alimentaire, se révèle être un puissant levier de développement territorial. C'est pour préserver ce secteur aux fonctions multiples que le principe Eviter – Réduire – Compenser sera appliqué aux espaces agricoles (à travers l'article 28 de la loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt du 13 octobre 2014). Dès lors qu'un projet d'aménagement prélèvera une certaine quantité d'espaces agricoles, il sera soumis à étude d'impact afin d'envisager les compensations équivalentes.

Au printemps 2016, la Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne a décidé d'explorer ce nouvel outil en prenant pour cas d'étude le territoire de Toulouse Métropole. Deux enquêtes ont été déployées auprès d'exploitants et d'acteurs associés pour saisir au mieux les réalités vécues et les enjeux actuels liés aux filières agricoles concernées. De nombreuses questions ont été soulevées, notamment celle de la quantification des pertes à compenser : qu'entend-on par « économie agricole », comment l'évalue-t-on et comment estime-t-on l'impact d'un projet sur cette économie ?

Une approche permettant d'évaluer la portée économique de la sphère agricole a pu être proposée. La valeur économique totale d'un hectare peut s'estimer par le nombre d'emplois qu'il génère, depuis son exploitation directe jusqu'à la transformation et la commercialisation des denrées alimentaires produites. Y sont associées les aménités que l'agriculture engendre : préservation de la biodiversité, des paysages... dès lors qu'une valeur monétaire de ces services puisse être définie.

Les pertes à compenser deviennent alors quantifiables. Pour autant, la ou les formes que pourra prendre cette compensation restent encore à préciser. La réussite du dispositif qui est encore à mettre en place est étroitement dépendante des objectifs affirmés en faveur des filières agricoles locales. Cette démarche offre une opportunité majeure de rassemblement des acteurs locaux, élus comme professionnels, et d'élaboration d'une politique agricole intégrée. Parviendront-ils à s'en saisir ?



Un projet éducatif au cœur de la rénovation urbaine

Léa QUESNOT
diplômée du Master 2 Aménagement et Projets de territoires, Université Toulouse Jean-Jaurès

MÉMOIRE

Pour une réappropriation populaire de la ville – Déconstruction de la politique de la ville et des formes de concertation, Une mobilisation au cœur de la rénovation urbaine : l'association Robins des villes à Mermoz Sud, Mémoire de Master 2 Aménagement et Projets de territoires, Université Toulouse Jean-Jaurès, 100 p.,2016.



Séance en classe autour de la maquette urbaine, outil de l'association Robin des Villes

Les quartiers de grands ensembles font face à des reconstructions continuelles dans le cadre de la politique de la ville. Les projets de rénovation urbaine ont privilégié la dimension urbanistique des réalités. Pourtant ces transformations d'espaces habités sont aussi sociales et politiques. L'intérêt de participer aux fabriques des territoires et des politiques n'est plus à justifier. Au fil de procédures de concertation peu convaincantes ou très institutionnalisées, la « participation octroyée » peine à atteindre ses ambitions démocratiques et conduit à des processus souvent élitistes aux formats consensuels. En considérant la participation par le pouvoir d'agir et les mobilisations ascendantes, des associations se retrouvent au premier plan du terrain d'action.

Ce mémoire analyse la place des habitants dans les transformations urbaines et interroge l'action d'associations inscrites professionnellement sur le terrain de l'urbanisme alternatif et participatif – en questionnant leur militantisme, leurs valeurs, mais aussi leur hétérogénéité et leur repositionnement. Elles favorisent des pratiques ludiques, sensibles et artistiques dans les manières de faire. Elles défendent une approche inclusive liée au processus d'empowerment. Car ce sont bien les rapports de pouvoir et de domination que l'on touche en parlant de participation.

Parmi ces associations de terrain, Robins des villes (présente à Paris, Lyon et Marseille) s'appuie sur l'éducation populaire et l'animation pédagogique. Son leitmotiv est de connaître, partager, transformer le « cadre de ville ». Un de ses projets s'inscrit dans le quartier lyonnais Mermoz Sud (8e arrondissement). L'école primaire y est au cœur du renouvellement urbain du quartier. En partenariat avec la ville et la Métropole de Lyon, l'association accompagne des classes de CP, CE1 et CMI-CM2. La temporalité sur le long terme (2015-2017) suit les étapes du projet urbain. L'intérêt pour les enfants ? Se familiariser avec la fabrique de la ville avant tout, mais aussi mener un diagnostic des espaces publics et se prononcer sur des aménagements à réaliser.

L'approche est double : pédagogique par la sensibilisation à la ville et politique par la participation à la rénovation du quartier. Impliquer les enfants-usagers de la ville interpelle sur la place que l'on prend en tant que citoyens, à tout âge de la vie. Cette démarche contribue à construire une éducation à la ville émancipatrice. La participation ne se décrète pas, elle est, dès le plus jeune âge, un processus continu d'appropriation.

Il y a 110 ans, la naissance des tramways électriques à Toulouse

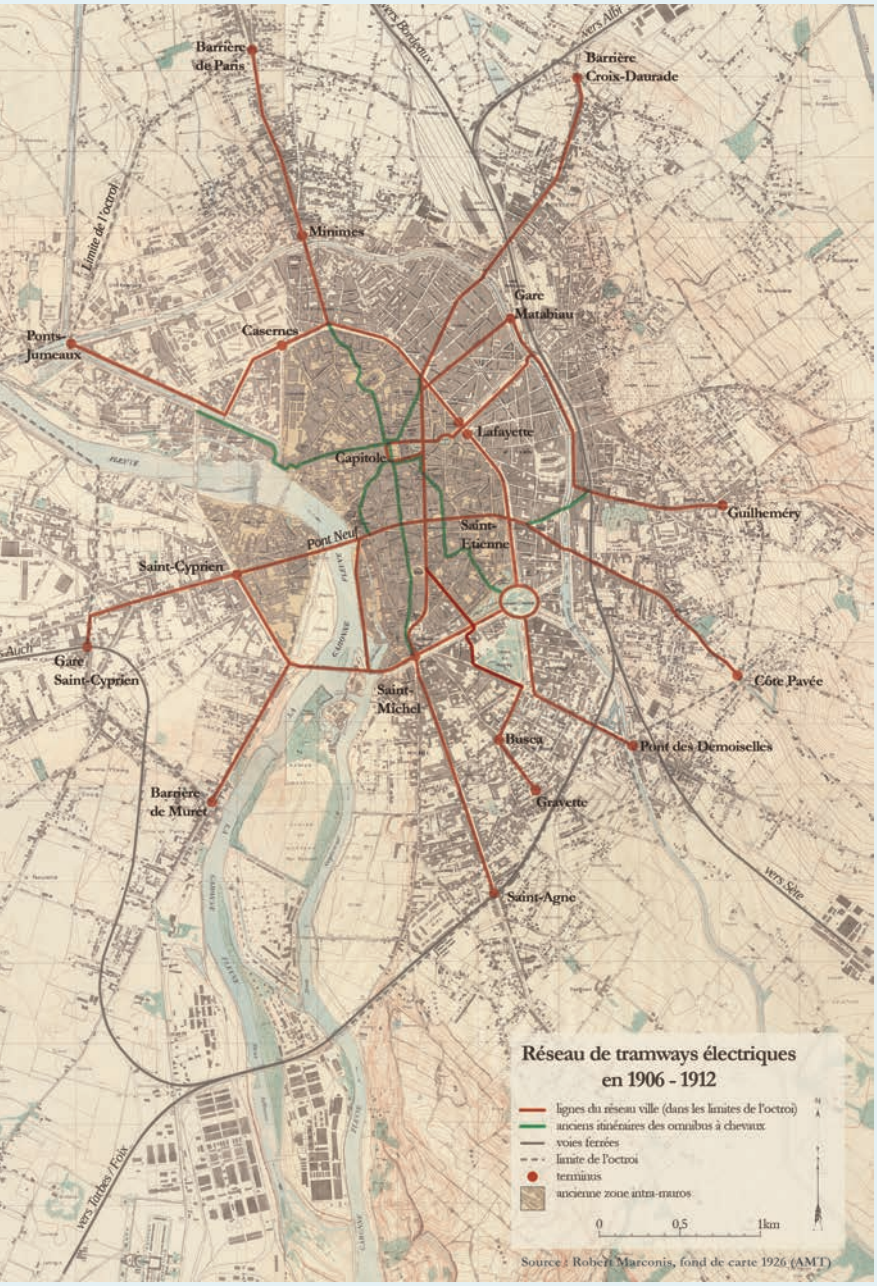
Robert MARCONIS





Tramways électriques rue d'Alsace-Lorraine ▶

Réseau de tramways électriques en 1906-1912 ▼



Le 7 mai 1906, Toulouse entrait dans le XXe siècle en inaugurant sa première ligne de tramways électriques.

Une page se tournait : en quelques années les derniers omnibus à chevaux, qui avaient vu le jour en 1863, disparaissaient, tout comme les tramways hippomobiles sur rails qui desservaient les boulevards depuis 1887. En 1902, la Ville avait concédé, pour 50 ans l'exploitation du nouveau réseau à l'ancien concessionnaire avec à charge pour lui de le construire, d'acquérir le matériel roulant et de l'exploiter « à ses risques et périls ». Quelques 55 km de voies furent posés entre 1906 et 1912, supportant un véritable réseau de 91 km de lignes exploitées par 150 motrices, desservant la partie dense de la ville et sa périphérie rurale que l'on nommait alors la « banlieue urbaine » (Saint-Simon, Lafourguette, Croix-Daurade). Le succès fut considérable : dans la commune de Toulouse qui comptait alors 150 000 habitants, les tramways électriques transportaient 12,6 millions de voyageurs dès 1912. Dans le centre historique, leur gabarit avait imposé l'abandon des rues étroites rayonnant autour du Capitole et concentré le trafic des transports en commun sur les deux percées nouvelles à peine achevées, la rue d'Alsace-Lorraine, prolongée par la rue du Languedoc et la rue de Metz, qui s'imposèrent alors comme des axes majeurs de la vie urbaine. En 1913, la construction du Pont des Catalans, permettait l'établissement d'une ligne circulaire sur la ceinture des boulevards.

Dès 1912, sous l'autorité du Département, le concessionnaire prolongeait certaines de ces lignes vers la « banlieue suburbaine », desservant les communes périphériques, Castanet (1912), Colomiers (1913) et Blagnac (1914).

Le réseau établi avant 1914 ne fut guère modifié ensuite. À partir de 1926, les nouvelles dessertes furent assurées par des autobus qui remplacèrent peu à peu les tramways après 1945. Le dernier circula sur les boulevards le 7 juillet 1957.

contributions



Florent BERAULT
Chargé de projet et coordonnateur
de la Plate-forme AAPRISS



Philippe DUGOT
Maître de conférences en Géographie - HDR,
membre du LISST - CIEU,
Université Toulouse II - Jean Jaurès



Frédéric DURAND
Professeur au département de Géographie,
membre du LISST - UMR 5193
Université Toulouse II - Jean Jaurès



Fabrice ESCAFFRE
Maître de conférences en Aménagement
et Urbanisme, membre du LISST - CIEU
Université Toulouse II - Jean Jaurès



Emmanuel EVENO
Professeur des universités en géographie,
Directeur du LISST - CIEU
Université Toulouse II - Jean Jaurès



Cristina GARCEZ
Architecte, urbaniste de l'État en Chef, Directrice
de la prospective et des projets Établissement
Public Foncier Languedoc-Roussillon



Sinda HAOUES-JOUVE
Maître de conférences en Urbanisme
et Aménagement, membre du LISST - CIEU
Université Toulouse II - Jean Jaurès



Julia HIDALGO
Chargée de recherches en climatologie urbaine
au CNRS, membre du LISST - CIEU
Université Toulouse II - Jean Jaurès



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



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



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



Serge MATTHIEU
Retraité



Laura PARVU
Doctorante-Chargée d'enseignement,
membre du LASSP Sciences Po Toulouse



Anne PÉRÉ
Architecte Urbaniste , Maître assistante en Ville
et Territoire, membre du LRA École Nationale
Supérieure d'Architecture de Toulouse



Bruno REVELLI
Doctorant au LISST - CIEU
Université Toulouse II - Jean Jaurès



Mariette SIBERTIN-BLANC
Maître de conférences en Aménagement
et Urbanisme, membre du LISST - CIEU
Université Toulouse II - Jean Jaurès



Mélanie VILLEVAL
Ingénieure de recherche en Santé Publique,
membre du LEASP - UMR 1027

APRISS : Plateforme Apprendre et Agir Pour Réduire les Inégalités Sociales de Santé

IFERISS : Institut Fédératif d'Études et de Recherches Interdisciplinaires Santé et Société

LASSP : Laboratoire des Sciences Sociales du Politique

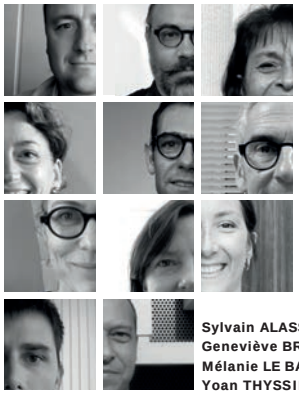
LEASP -UMR 1027 : Laboratoire d'Epidémiologie et Analyses en Santé Publique : risques, maladies chroniques et handicaps - Unité mixte de recherche 1027

LISST - CIEU : Laboratoire Interdisciplinaire Solidarités, Sociétés, Territoires - Centre interdisciplinaire d'études urbaines

LISST - UMR : Laboratoire Interdisciplinaire Solidarités, Sociétés, Territoires - Unité Mixte de Recherche 5193

LRA : Laboratoire de Recherche en Architecture

aua/T



Sylvain ALASSET, Vincent ANCE, Marie BONNIFET, Geneviève BRETAGNE, Yann CABROL, Jérôme IONESCO, Mélanie LE BAS, Florence MIZZI, Morgane PERSET, Yoan THYSSIER, Frédéric TOUPIN

photographies et illustrations

p.2-3 © D. Dupuis / p.4 © M. Duperrex / p.5 © ONU © FNAU, IAU-idf, AFD / p.11 © aua/T, Insee / p.12 © D. Dupuis / p.15-16 © Toulouse Métropole © L. Adolphe / p.21 © B. Revelli / p.23-25 © F. Durand / p.28 © T. Husson / p.30-31 © P. Nin © IOT Valley / p.35 © Sicoval / p.36-39 © Archives Municipales de Toulouse © D. Dupuis / p.40-41 © Ville de Toulouse © Toulouse Métropole / p.42-43 © Toulouse Métropole, Ville de Toulouse / p.45 © L. Quesnot / p.46 © Musée des transports de Toulouse. Autres crédits : aua/T, photos libres de droits.


aua/Toulouse
aire métropolitaine