

Christophe Lèguevaques

Toulouse, a-t-elle un avenir ?

t. 1 : Histoires, bilan, contextes et perspectives

Par l'auteur de

www.montoulouse.fr

le blog citoyen toulousain

A.C.T.E.

(Actions citoyennes à Toulouse Editions)

© *Actions citoyennes à Toulouse, 2007*
Association Loi 1901
68, rue Alfred Duméril 31400 Toulouse
www.montoulouse.fr

ISBN 978-2-9529557-0-6 – EAN 9782952955706

Tous droits de reproduction réservés pour tout pays.

A Valérie, ma promesse.

*A mes enfants, Sarah et Jean,
pour qu'ils cultivent l'esprit critique,
la liberté de pensée
et le goût de l'avenir.*

*A Emmanuel Vinteuil, source de plus
d'une inspiration.*

*Ce texte est dédié
à toutes celles, à tous ceux,
proches ou lointains,
dont les recherches ont accompagné
les miennes et qui sont présents
dans ce livre.*

AVANT-PROPOS

En homme qui cherche à être libre, je prends aujourd'hui la plume.

En homme amoureux de sa ville, je veux faire le point, la comprendre et lui faire entendre raison, lui déclarer ma flamme -en est-il encore besoin ?- et à la lumière de cette passion tenter de tracer un chemin.

Prêche dans le désert d'un toulousain exilé, plein d'utopies et qui croit encore que la politique peut être une action noble, désintéressée, au service du public et de l'intérêt général ? Peut-être.

Imprécation contre un système clientéliste, contre les valets et les donneurs d'ordre, contre une privatisation aussi systématique que larvée de l'espace public, contre un appauvrissement volontaire de la démocratie au bénéfice de la communication et du « spectacle », contre la karchérisation des esprits et des espaces municipaux, contre la ghettoïsation de la ville savamment enrubannée derrière les beaux discours et les déclarations de bonnes intentions ? Sans aucun doute.

Coup de gueule, coup de pied au c... pour réveiller, à l'approche d'une échéance majeure, le Citoyen qui dort dans chaque toulousaine, chaque Toulousain ? Evidemment.

Préchi prêcha socialisant, moraliste écolo, leçon donnée par un petit intello-bobo-parisiano-toulousain (pouah !) qui fait son intéressant, empêcheur de tourner en rond (sur la rocade et dans nos têtes), révolutionnaire aux petits pieds ? N'en jetez plus si cela vous soulage, mais une fois l'invective passée, une fois Toulouse réveillée, éclairée, raisonnée, réconciliée avec elle-même et ses habitants, Toulouse face à son destin pourra alors décider, trancher, anticiper et construire son avenir en prenant le temps de la réflexion, dans un dialogue singulier et perpétuel entre ses citoyens et ses édiles.

Si seulement ce petit livre pouvait être le grain de poivre qui rehausse le goût pour la démocratie, ce serait déjà beaucoup.

Mais, ce livre peut devenir plus qu'un pavé dans la mare, il a vocation à être la première pierre d'un pont jeté entre les deux rives de Garonne, entre les Toulousains qui s'ignorent, voire se méprisent.

Pour cela, vous pouvez laisser vos idées, vos commentaires, vos propositions et vos critiques sur www.montoulouse.fr, tant il est vrai que mon Toulouse, c'est le vôtre !

24 juillet – 11 décembre 2006.

« Il faut assurer à tous les moyens de liberté et d'action. Il faut donner à tous le plus de science possible et le plus de pensée, afin qu'affranchis des superstitions héréditaires et des passivités traditionnelles, ils marchent fièrement sous le soleil. Il faut donner à tous une égale part de droit politique, de puissance politique afin que dans la Cité aucun homme ne soit l'ombre d'un autre homme, afin que la volonté de chacun concoure à la direction de l'ensemble et que, dans les mouvements les plus vastes des sociétés, l'individu humain retrouve sa liberté. »

Jean JAURES, *Socialisme et liberté.*

Toulouse est à la croisée des chemins, elle hésite, elle s'interroge, elle sait que le siècle qui vient sera un siècle difficile – mais ne l'ont-ils pas tous été ? –, elle se souvient que, déjà dans son histoire, elle a connu un âge d'or (ô pays de cocagne, temps béni des pastels où l'or coulait à flot et où les hôtels de pierre rivalisaient d'audace), puis très vite, le pastel a été détrôné par l'indigo et voilà Toulouse devenue pour trois siècles une belle endormie sur son tas d'or, à l'ombre du canal du Midi.

L'histoire ne se répète pas, c'est bien connu. Et pourtant aujourd'hui à bien regarder, on peut relever certaines répétitions propres à l'histoire toulousaine. Avant de les étudier, de les analyser pour mieux y apporter des remèdes, il est peut être temps d'expliquer la démarche propre à ce livre.

Pour tout vous dire, ce livre est le premier d'une série. Le prochain, celui qu'il reste à écrire, si possible dans le dialogue que je souhaite nouer avec vous, sera consacré aux débats et aux propositions. Il paraîtra d'ici à la fin de l'année 2007.

Entre le présent et l'avenir, il sera temps de s'interroger sur l'action collective. Le deuxième tome sera consacré à cette question : *pourquoi faire de la politique ?*

Pour l'heure, le présent livre tente de répondre à cette question apparemment toute simple, voire impertinente, *Toulouse a-t-elle un avenir ?*

« Chaque ville a son histoire et sa culture et pourtant aujourd'hui chaque paysage urbain subit la même dégradation. Toutes les autoroutes, tous les hôpitaux, toutes les salles de classe, tous les bureaux, tous les grands ensembles et tous les supermarchés se ressemblent. »

Ivan ILLITCH, *La convivialité*.

« Il nous faudra reprendre en main nos villes
Qui ne sont plus que des ghettos géants
Où le printemps n'a plus le droit d'asile
Où meurent les vieux, les arbres, les enfants
C'est dans nos propres murs qu'on nous exile
Changeons la vie ici et maintenant »

Paroles de « Changer la vie »
de Herbert PAGANI,

Osez poser la question de l'avenir de Toulouse –en juillet 2006, date du début de la rédaction de ce livre - alors que la ville vit dans l'euphorie des premiers vols de l'A-380, d'une nouvelle victoire du Stade, de l'arrivée de plus de 17.000 nouveaux habitants chaque année, peut paraître pour le moins incongru. Et pourtant, l'histoire de notre ville nous enseigne qu'elle a alterné des « *phases de croissance et de repli* ». Alors, pour savoir si Toulouse a un avenir, il est nécessaire de comprendre la ville, d'essayer de mettre en exergue les atouts mais aussi les faiblesses, au-delà des discours convenus et des mythes tenaces. En politique, comme dans la vie, le plus dur est toujours de regarder la vérité en face ou de dire à l'être aimé la vérité.

Pour tenter de cerner une vérité d'une ville aussi ancienne et complexe que Toulouse, il faut multiplier les points de vue, chausser des lunettes différentes et regarder loin en arrière pour se projeter loin en avant. Dans une ville, des forces obscures, telluriques sont à l'œuvre dans le long terme. Dans le même temps, des facteurs plus évanescents, plus psychologiques interagissent et influent sur le cours de l'histoire. Ainsi, il ne s'agit pas simplement de critiquer et de mettre en évidence les erreurs commises par les municipalités depuis 1971 mais, au-delà, de trouver des idées pour changer la ville, en s'appuyant sur les meilleurs invariants toulousains. Pour cela, je vous propose un voyage très personnel autour des cinq chapitres suivants :

1. La géographie et les territoires ;
2. L'histoire et les cultures ;
3. L'économie et le lien social ;
4. L'urbanisme et les quartiers ;
5. La démocratie dans la cité.

J'ai bien conscience que mon voyage est incomplet et qu'il omet des pans entiers de la vie toulousaine (le sport, par exemple). Mais, il fallait faire un choix pour retenir votre attention. Si vous le souhaitez, vous complèterez mes lacunes, complèterez mes études et ensemble, nous écrirons une nouvelle page de l'histoire de Toulouse.

1. Géographie d'une ville de l'intérieur.

La géographie sublime, tout autant que l'histoire, l'âme d'une ville : comment comprendre Amsterdam sans tenir compte de ses canaux, Rome sans ses sept collines, Barcelone en oubliant son orientation maritime ou Lyon et sa place sur les chemins des foires ? Qu'en est-il de Toulouse ?

Toulouse est fille de Garonne. —

Mais une fille revêche qui se serait détournée de sa mère alors qu'elle lui doit tant. Et pourtant, s'il n'y avait pas eu le gué du Bazacle, Toulouse n'aurait pas existé. De même, elle n'aurait pas inventé le capitalisme en imaginant les *uchaus*¹, pour le financement et l'exploitation des moulins sur Garonne. Et l'essor commercial de Toulouse au XIII^{ème} siècle n'aurait pas été ce qu'il a été sans Garonne. Et que dire des colères de ce fleuve qui ont modelé la ville.

Mais, de nos jours, Toulouse se détourne de l'eau et de Garonne au profit de l'air et de l'espace. Il est vrai que Garonne fut la première frontière intérieure d'une ville qui en compte tant et refuse de l'admettre. En effet, Garonne sépare la rive droite, construite les pieds au sec sur un aplomb du fleuve, de la rive gauche, les pieds dans l'eau, destinée à accueillir les malades et autres indigents.

Garonne n'est plus navigable depuis longtemps, sauf pour quelques touristes qui lui donnent des faux-airs de Seine avec ses bateaux-mouches.

Et pourtant, l'un des enjeux d'avenir pour Toulouse sera de retourner vers Garonne. Surtout pas pour en faire un lieu de villégiature pour riches désœuvrés entre casino et futur 'grand hôtel' à la Grave ; non, il s'agit bien plutôt de redonner à ce fleuve toute sa place, ne plus en faire un simple cours d'eau porteur de pollutions chimiques et urbaines, mais le transformer en fleuve source de vie car porteur de ces deux éléments qui vont devenir rare : l'eau potable et l'énergie.

¹ Papiers notariés anonymes permettant le financement des moulins. Ils étaient librement cessibles (de la main à la main) de telle sorte que la propriété des « sociétés » échappa très vite aux meuniers pour constituer un placement de choix pour la bourgeoisie toulousaine. Ce système, ancêtre des actions d'une société anonyme, est présenté comme le premier système d'actions du monde.

Toulouse est également un lieu de rencontre entre deux territoires. —

D'un côté, la Méditerranée, de l'autre l'Atlantique. Plus précisément encore, au Nord, les plaines de Garonne, au sud, le Piémont pyrénéen, à l'Est les riches vallons du Lauragais et à l'Ouest, les douces collines de Gascogne¹. Sous un climat mixte, la terre est propice à la polyculture. Longtemps, la richesse de Toulouse fut agricole.

Sa place centrale au cœur du Sud-Ouest en fit également une place forte, une étape obligée pour les pèlerins ou pour les denrées. Plus tard, il y eut la zone d'influence de son Parlement, du Puy à Pau, qui constitua un véritable moteur économique. C'est peut-être ce qui explique que la « *culture économique des élites locales [est] faite plus de la rente que de l'esprit d'entreprise, du repli sur des valeurs où se conjuguent possession de biens immobiliers et fonciers et fonctions libérales ou administratives développées grâce aux enseignements de la Faculté de Droit* »².

Pourtant, aujourd'hui, Toulouse pâtit de sa position centrale au cœur du sud-ouest français, en plein désert européen. En effet, quand on regarde une carte de l'Europe, deux sillons se dessinent sur la carte : l'un océanique reliant Lisbonne, Bilbao, Biarritz, Bordeaux, Lille, Amsterdam ; l'autre méditerranéen de Valence à Marseille en passant par Barcelone, Montpellier pour rejoindre le couloir rhodanien.

Les géographes s'accordent pour expliquer que les flux de marchandises emprunteront d'abord ces voies. Pourtant, la saturation guette et Toulouse pourrait avoir un rôle à jouer si elle sait s'allier avec sa sœur pyrénéenne, Saragosse (et au-delà Madrid), en participant activement à la création d'une Traversée Centrale des Pyrénées (TCP) qui intègre le coût de l'énergie à l'horizon 2031 et propose un recours systématique au feroutage sur les grandes et moyennes distances.

Parmi les enjeux fondamentaux demeure celui de faire de Toulouse la voie obligée entre Atlantique et Méditerranée en créant une ligne de TGV qui deviendrait le pendant du Canal du Midi.

Pour cela, il est indispensable de ne pas faire de Toulouse un cul de sac ferroviaire. Dans le montage industriel et financier à mettre en place, il faut raisonner jusqu'à Perpignan en passant par Narbonne. Comme cela, on pourrait mettre Toulouse à moins de deux heures de Barcelone.

L'emplacement de la gare TGV de Toulouse constitue une question centrale pour l'aménagement de la ville. Sans concertation avec les habitants, comme d'habitude,

¹ Pierre Gaches, *Toulouse, les jours heureux, 1919-1936*, Ed° PG 1975, p. 5, « *Nous, comme des bastions, nous l'entourons et nous veillons sur elle. Tout autour de Toulouse, nus, les bastions, nous formons une rosace. La Côte Pavée, Moscou, Jolimont, la Roseraie, Bonnefoy, les trois Cocus, Lalande, Saint-Cyprien, Croix de pierre, Fontaine-Lestang, Pech David, les Demoiselles, et voila fermé le cercle. Tous, nous sommes les gardiens de la Cité. Au centre de cette rosace. Toulouse, c'est le Capitole, la Rue Alsace, le Square et les Allées Lafayette, les grands cafés, les grands théâtres, les grands journaux avec les hommes qui animent tout ça. Toulouse c'est notre Capitale ; à nous de l'aimer, à nous de la protéger* ».

² JALABERT, *Toulouse Métropole incomplète*, 1995, p. 9

l'actuelle majorité municipale a imposé un passage du TGV par la Gare Matabiau refusant l'implantation d'une nouvelle gare dans le Nord toulousain (à Saint Jory, par exemple). Cela suppose que le quartier Marengo/Raynal soit bouleversé. Ce choix pourrait être acceptable si l'on profitait de cette nouvelle donne pour (re)penser ce quartier en le revivifiant, un peu comme Lille a lancé l'ambitieux programme d'Euralille. Quelques chiffres permettront d'apprécier les changements nécessaires.

L'arrivée du seul TGV devrait se traduire par le transit de plus de 3 millions de nouveaux passagers par an. A terme, entre le développement du TGV et des TER, la gare Matabiau devrait passer de 7 millions de passagers par an à 14 millions ! Je vous laisse imaginer le nombre de véhicules privés qui vont être prisonniers du centre ville de Toulouse car, c'est une évidence qu'il convient de souligner, le TGV draine vers lui toute une population qui n'habite pas dans le centre de la ville, ce sont des passagers de toute la région qui passeront par Toulouse pour se connecter au réseau à grande vitesse. Dès lors, la question de l'accueil de ces populations devient une question essentielle. Certes, la gare est une plate-forme multi-modale regroupant train, gare routière, métro, bus, vélo et parking auto) mais les accès déjà saturés ne résisteront pas à cet afflux massif de passagers. Cette question de l'aménagement de notre ville est trop importante pour être laissée à la discrétion de quelques spécialistes et quelques experts. Les Toulousaines et les Toulousains devraient être appelés à donner leur avis, à examiner les solutions avant le début des travaux. Sinon le risque est grand d'abîmer encore un peu notre ville (comme avec la sinistre Place Occitane) et de rater un rendez-vous historique.

Si la position géographique de Toulouse constitue de prime abord un handicap, il faut que Toulouse transforme sa faiblesse, sa position centrale, en une force, en mettant en place les équipements adéquats. Nous reparlerons le moment venu des autres équipements structurants après avoir vérifié leur opportunité (deuxième aéroport, deuxième rocade) et proposer des solutions de financement qui tiennent compte de la faiblesse endémique ou organisée des finances publiques.

Ce qu'il faut retenir, c'est que Toulouse doit mettre en avant sa place au cœur du sud-ouest européen pour exiger le regroupement de certains services métropolitains trans-régionaux. Ainsi, il est incompréhensible (sauf à tenir compte de l'influence de feu M. Chaban-Delmas) que la Cour administrative d'appel pour tout le Sud-Ouest, soit située non pas à Toulouse mais à Bordeaux.

Si Toulouse doit devenir une véritable métropole d'équilibre, il conviendra de veiller à la doter de « *services vitaux décisionnels* » (comme par exemple, un transfert de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), ou bien – n'en déplaise à mes amis jacobins – un transfert des services du ministère de la recherche et/ou de celui de l'enseignement supérieur ou, à défaut, comme l'a proposé le Comité Economique et Social Régional « *localiser auprès du centre spatial de Toulouse, la direction des programmes spatiaux militaires de*

LES 3 NIVEAUX D'INTERCOMMUNALITE

Communauté de communes (CC) : C'est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) regroupant plusieurs communes de moins de 50.000 habitants, associées au sein d'un *espace de solidarité, autour d'un projet commun de développement économique et d'aménagement de l'espace*. C'est la formule la plus simple et la plus souple de la coopération intercommunale à fiscalité propre, pratiquée surtout en milieu rural.

Communauté d'agglomération (CA) : C'est un EPCI regroupant plusieurs communes formant un ensemble de plus de 50 000 habitants, d'un seul tenant et sans enclave, autour d'une commune centre de plus de 15 000 habitants ou du chef-lieu du département (afin de garantir une certaine densité urbaine). Elle a pour objet *d'associer des communes au sein d'un espace de solidarité, en vue de bâtir un projet commun de développement urbain*. Elle exerce pour cela des compétences obligatoires en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'équilibre social de l'habitat et de politique de la ville.

Communauté urbaine (CU) : La CU regroupe plusieurs communes formant un ensemble de plus de 500 000 habitants, d'un seul tenant et sans enclave. Forme de coopération plus intégrée que la communauté d'agglomérations, elle dispose également de prérogatives plus larges. Elle est ainsi compétente, à titre obligatoire, dans les mêmes domaines que la CA, mais aussi en matière de *développement et d'aménagement économique, social et culturel, de gestion des services collectifs et en matière d'environnement*.

la DGA ou faire de Toulouse un des pôles européens de contrôle des vols habités en capitalisant sur les compétences existantes »¹).

En effet, avec les nouvelles technologies et la nécessaire déconcentration de certaines fonctions régaliennes, rien ne justifie plus aujourd'hui la centralisation parisienne de certaines institutions. Ainsi, on pourrait imaginer délocaliser à Toulouse certaines autorités administratives indépendantes (AAI). Je ne pensais pas tant au CSA (Conseil supérieur de l'audiovisuel) présidé par Dominique Baudis qu'à l'une des 39 AAI visées par le rapport de l'Office parlementaire d'évaluation de la législation² et plus particulièrement, compte tenu du fait que Toulouse se targue d'être une ville d'accueil, la HALDE (Haute autorité de lutte contre les discriminations et pour l'égalité) ou la CNIL, compte tenu de l'importance des NTIC (nouvelles techniques d'informations et de communications) dans la région toulousaine.

Une structure administrative complexe —

Si on concentre à présent l'attention sur l'aire urbaine de Toulouse³, c'est-à-dire la « *ville de Toulouse, les 342 communes, les six départements et les deux régions* » qui l'entourent, il est indéniable que Toulouse joue dans la région un rôle comparable à celui de Paris pour

¹ CESR, Rapport de la commission « Activités économiques », *Quel avenir pour le pôle spatial de Midi-Pyrénées ?*, Assemblée plénière du 23 octobre 2003, p. 105.

² Office parlementaire d'évaluation de la législation, *Les autorités administratives indépendantes : évaluation d'un objet juridique non identifié*, Rapport AN, n° 3166, Sénat, n°404, t. I, Rapport, Juin 2006.

³ AUAT, *L'atlas de l'aire urbaine toulousaine*, 2002. L'aire urbaine prend en compte l'aire d'influence en termes de déplacement domicile travail. L'aire urbaine dépasse largement la seule question communale.

la France¹ : concentration des activités, de la richesse mais également des difficultés. Avec des villes comme Auch, Albi, Montauban, Foix, il existe une relation en étoile tendant à transformer, à leur corps défendant, ces villes en satellite de Toulouse. Cela deviendra d'autant plus vrai avec l'amélioration de la desserte routière ou ferroviaire. Cela soulève au demeurant une question de financement et de choix qui dépasse largement la seule ville de Toulouse², ce qui ne l'empêchera pas de devoir participer aux choix et aux financements.

Si l'on descend encore d'un cran, il convient d'examiner le *pôle urbain* (c'est-à-dire Toulouse et les 72 communes de sa banlieue). Toulouse se distingue des autres grandes villes françaises par une complexité institutionnelle tout à la fois coûteuse et contre-productive en termes de prises de décision ou d'aménagement du territoire.

En effet, le pôle urbain compte pas moins de trois structures de coopérations intercommunales générales : la communauté d'agglomérations du Grand Toulouse³, le Sicoval⁴ et une communauté d'agglomérations du Murétain⁵, sans compter les structures particulières comme le SMTC (*Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine*) auquel adhérerait jusqu'en juin 2006 le Conseil général de la Haute-Garonne.

A cette multiplicité de structures⁶, s'ajoute une forme de coopération qui ne correspond plus aux nécessités d'une agglomération toulousaine se voulant métropolitaine⁷ et dont la population de la ville centre pourrait dépasser la population de

¹ Guy Jalabert et Daniel Weissberg, *Organisation et dynamique de la région Midi-Pyrénées*, Mappemonde 1995. « L'agglomération toulousaine est, hors Paris, celle qui a connu la croissance démographique et de l'emploi la plus soutenue en France durant la décennie 1980 ».

² Martin Malvy, président (PS) de la région Midi-Pyrénées, laisse entendre que la région ne peut pas financer tout à la fois la route et le fer. Il semble que la région Midi-Pyrénées s'oriente vers un soutien actif au fer pour des raisons économiques et écologiques.

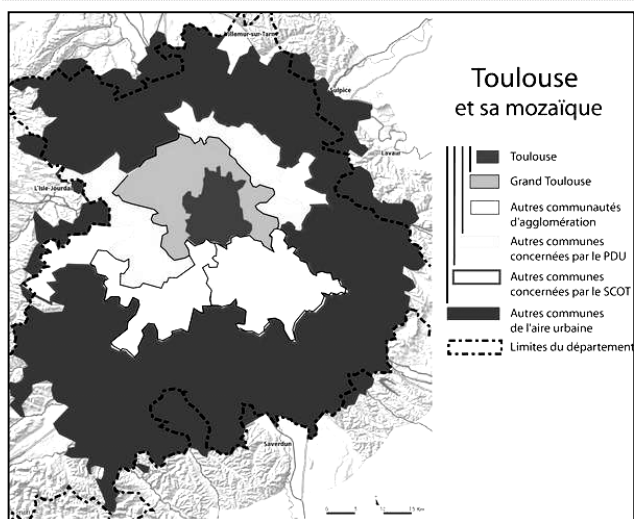
³ 25 communes regroupées sur 36 643 hectares représentant plus de 600 000 habitants. Pour en savoir plus, [Hwww.grandtoulouse.org](http://www.grandtoulouse.org)

⁴ 36 communes du Sud-Est toulousain associées représentant 65 000 habitants, 549 élus (maires, adjoints, conseillers municipaux), 25 000 hectares, 950 entreprises et 30 000 emplois. Pour en savoir plus : [Hwww.sicoval.fr](http://www.sicoval.fr)

⁵ 14 communes représentant 65.000 habitants, 18.200 hectares. Pour en savoir plus [Hwww.agglo-muretain.fr](http://www.agglo-muretain.fr)

⁶ dans un article sur son blog ([Hhttp://www.chezbelan.com](http://www.chezbelan.com)), Benoît, l'apprenti urbaniste qui n'est pas un apprenti magicien, comme il se définit lui-même, n'hésite pas à parler de « *mosaïque bordélique* » et compare avec la situation de Bordeaux : « la Communauté Urbaine de Bordeaux définit et met en oeuvre un *vrai projet de territoire partagé par 27 communes*. Urbanisme, déplacements, habitat, économie (etc.) sont des compétences portées par la CUB. Une seule échelle et donc une seule instance de discussion, de compromis, de choix sur toutes les grandes questions. Si bien que même politiquement divisée (50-50), ses grandes orientations n'ont pas été remises en causes lorsque Alain Rousset (PS) est devenu son président à la place d'Alain Juppé (UMP). La preuve qu'on peut, sans nier ses différences, dépasser les chapelles et porter un projet partagé. On retrouve le même sentiment de cohérence et de lisibilité lorsque l'on regarde le périmètre du futur SCOT de Bordeaux. Pour une taille à peu près équivalente (93 communes et 800 000 habitants à Bordeaux), la solution est beaucoup plus claire. Le périmètre toulousain inclut : 3 communautés d'agglomération, 5 communautés des communes et 15 communes indépendantes. Le périmètre bordelais : une communauté urbaine et 3 communautés des communes. Loin de moi l'idée de penser que tout est simple à Bordeaux. Néanmoins force est de constater qu'il existe de vrais projets de territoire et des instances pour les discuter et les mettre en oeuvre. C'est pourquoi je suis persuadé que, si cette situation perdure, le SCOT de Bordeaux aura bien plus de répercussions que celui de Toulouse ».

⁷ En 1999, dans un article publié par Sud Ouest Européen (n° 4, p. 5), Philippe Estèbe et Marie-Christine Jaillet posait la question « *L'agglomération toulousaine a-t-elle jamais été moderne ?* » en étudiant les formes du pouvoir local à l'épreuve des mutations urbaines. Leur article paraissait optimiste puisqu'il concluait que le système mis en place « *paraît parvenir à une certaine fonctionnalité préservant l'entité communale, trouvant des solidarités de similitude, tout en offrant la possibilité d'un dialogue d'agglomération* ». Presque dix ans après, cette analyse est-elle toujours d'actualité ?



Lyon à l'horizon 2015. En effet, au statut de la *communauté d'agglomération* correspond un degré intermédiaire de coopération entre la communauté de communes et la *communauté urbaine* (cf. tableau p. 15 et carte¹ ci-contre).

Alors que d'autres grandes agglomérations (Lyon, Lille, Bordeaux,...) ont su mettre en place une véritable coopération institutionnelle

entre les différents acteurs en adoptant le statut de *communauté urbaine*, Toulouse en reste au statut hybride, mi-chèvre, mi-chou de la communauté d'agglomération. Nous reviendrons sur les inconvénients de choix lorsque nous aborderons les questions d'urbanisme et de transports (cf. *chapitre 4, Toulouse un urbanisme à réinventer*).

Cette nécessaire unification des transports mais également des structures administratives de coopération se justifie en raison des solidarités entre les territoires, du maintien de la qualité de vie par un partage des tâches, de l'optimisation fiscale qui peut en résulter ainsi que des économies d'échelles nées de ce regroupement. Comme le notent la FNAU et la DATAR², « *l'heure n'est plus à la lutte des villes. Elle est à l'alliance des territoires. Une grande ville sera d'autant plus attrayante qu'elle aura su fédérer autour d'elle sur un projet partagé les villes moyennes qui l'entourent et les espaces ruraux qui la bordent* ». Mais, pour déterminer le projet partagé, la nouvelle alliance entre les territoires, il n'est pas inutile d'étudier l'histoire de Toulouse.

Tant il est vrai que « *l'homme est avant tout mémoire, qui lui explique son passé et l'éclaire sur les choix de son avenir, bref dessine son destin* »³.

¹ tirée de l'*Atlas urbain de Toulouse* édité par l'AUAT (Agence de l'urbanisme de l'agglomération toulousaine)

² Les dossiers FNAU, *Les forces et faiblesses de l'offre métropolitaine française*, n° 15, mai 2004.

³ Jean Cassou, *La mémoire courte*, 1953.