

Création

Le 25/11/21

TOULOUSE

Révolution industrielle et mutations urbaines



EVOLUTIONS SOCIALES

INNOVATIONS
TECHNOLOGIQUES

**DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE**

OUTILS DE
PRODUCTION

**CONDITIONS DE
TRAVAIL**

MOBILITÉS

**QUALITÉ DE VIE DANS
LES ESPACES PUBLICS**

CONFORT &
REQUALIFICATION DES
ESPACES PUBLICS

**MUTATIONS
URBAINES**

LES SÉQUENCES DU PARCOURS

Sites Manufacture des tabacs / Bazacle - 1
Haut des allées Jean-Jaures / Parvis gare Matabiau - 2
Avenue de Lyon - 2b
Rue Bayard - 3
Rue d'Alsace-Lorraine : Magasin La Capitole - 4

• • • • À PIED
==== EN MÉTRO



Plus qu'une époque, la « révolution industrielle » désigne un ensemble de phénomènes qui ont accompagné, à partir de XVIII^e siècle, la transformation du monde moderne par le développement du capitalisme, de la technique, de la production et des communications.

Elle fait basculer une société à dominante agraire et artisanale vers une société commerciale et industrielle. Cette transformation, tirée par le boom ferroviaire des années 1840, affecte profondément l'agriculture, le droit, la politique, la société et l'environnement.

UN CONTEXTE FAVORABLE...



L'évolution de la société

L'évolution des idées durant l'époque moderne est marquée par l'avènement de la bourgeoisie au sein de la société.

Le protestantisme qui se développe en Europe, porte les germes d'une nouvelle conception du travail et de la vie. Le travail n'a pas à être considéré comme le châtiment expiatoire du péché originel, comme le présente l'éthique catholique. Calvin lève l'interdit de l'usure.

De haut en bas
Bourgeoisie et poussée protestantisme
Machine à Implosion et mécanisation
Télégraphe

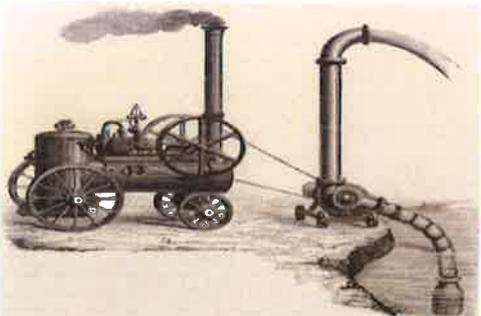
Le libéralisme à l'aube de l'industrialisation

Le capitalisme, qui se met progressivement en place à partir de la fin du Moyen-âge, promeut la raison, la rationalité qui se substituent progressivement à la coutume.

Le siècle des lumières promeut la conception d'un Etat garant des libertés individuelles, parmi lesquelles la liberté du commerce et la libre concurrence. Il n'y a plus que l'intérêt particulier de chaque individu et l'intérêt général.

L'ampleur des besoins financiers engendrés par la révolution industrielle pose rapidement la question des investissements (ex : : financement des lignes de chemin de fer), de l'accumulation du capital et de l'appel de l'épargne publique.

Le libéralisme est à l'origine de la généralisation du marché au XIX^e siècle.



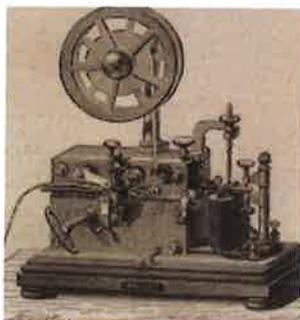
Les progrès scientifiques et techniques

La révolution industrielle est aussi le fait de découvertes et d'innovations qui favorisent l'industrialisation. Les techniques évoluent à une allure sans précédent.

La fabrication des machines engendre, vers 1850, une industrie nouvelle, l'industrie mécanique. La taille croissante des machines et l'utilisation des moteurs réduisent peu à peu le travail à domicile et les petits ateliers. Les machines et les hommes se concentrent dans des manufactures et les usines. Les premières manufactures sont créées sur décision royale.

Le progrès technique accroît la productivité (le rapport entre la quantité de biens produits et les moyens mis en œuvre).

Les prix baissent, les productions augmentent. La population consomme davantage





SÉQUENCE 1 SITE BAZACLE / MANUFACTURE DES TABACS

Contrairement à la plupart des grandes villes françaises, Toulouse ne connaît pas de véritable révolution industrielle

Si le centre-ville regorge d'ateliers de confection, dans l'ensemble Toulouse compte peu d'industries, excepté la manufacture des tabacs (monopole d'Etat) et des entreprises liées aux activités militaires, notamment la poudrerie.

De nombreuses petites affaires familiales, le plus souvent dans les rues étroites du centre-ville

Les élites bourgeoises restent timorées et préfèrent investir dans le secteur immobilier par l'achat de terres ou d'immeubles plutôt que de se plonger dans l'aventure de l'industrie ou du grand commerce naissant.

Ci-dessus
Site de la poudrerie
Ci-dessous
Plan de la ville fin XVIII^{ème}





Deux manufactures installées sur les bords de la Garonne

Elles utilisent l'énergie hydraulique nécessaire au fonctionnement des machines. La production ne sera entièrement mécanisée qu'à l'entre-deux guerres.

L'industrie toulousaine est donc modeste à bien des égards, mais capable de s'adapter, ses protagonistes ayant souvent plusieurs activités à titre personnel ou familial.

Quelques innovations industrielles émergent cependant autour de la Garonne...

... comme la mise en service dès 1828 du réseau d'alimentation en eau des fontaines publiques alimenté par le château d'eau ou la conversion en centrale hydroélectrique des moulins du Bazacle.

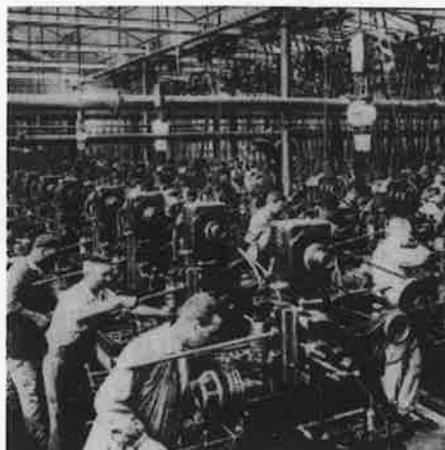
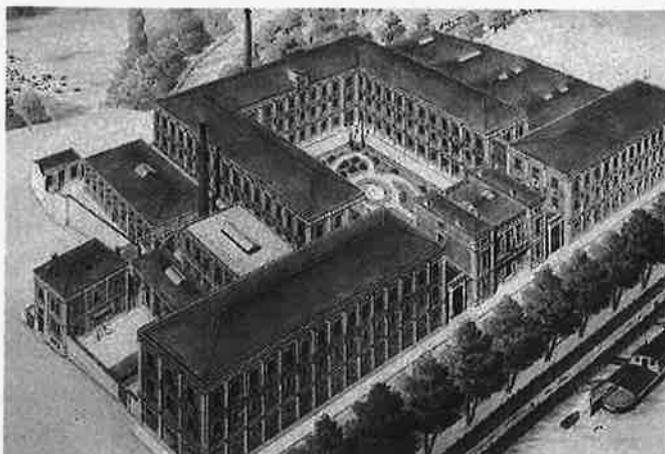
En haut
Usine hydroélectrique du Bazacle

En bas
Usine hydroélectrique du Ramier

Le 12 novembre 1888, la société toulousaine d'électricité (S.T.E.), destinée à l'exploitation et l'alimentation en électricité d'une partie de la ville, est créée. Les actionnaires des moulins du Bazacle reconver-tissent le lieu en centrale hydro-électrique.



ZOOM... La manufacture des tabacs



Le rôle de la manufacture, dans l'histoire de Toulouse, a été très important. Jusqu'en 1914, et avant l'implantation de l'industrie aéronautique dans la région, elle fut la plus grande entreprise de la ville et aussi le principal employeur : presque deux mille personnes, principalement des femmes, faisaient ainsi de Toulouse la deuxième manufacture de France après celle de Paris. Grâce à elle, toute la région était approvisionnée en produits couramment consommés : cigarettes, cigares, poudre à priser, scaferlatis...

La production, réalisée au départ à la pièce et à la main, fut mécanisée tout particulièrement pendant l'entre-deux-guerres. Les bâtiments s'adaptèrent sans trop de difficultés à ces changements mais la décision de fermer l'usine, prise vers 1963, releva plus des conséquences de la suppression des barrières douanières entre les pays membres du Marché Commun que d'une quelconque inadaptation.

En 1987 l'usine ferma définitivement. C'est alors que commença une bataille acharnée autour de la manufacture. Dans un premier temps, il fut décidé de vendre le terrain à des promoteurs afin que les locaux soient rasés et que de nouveaux immeubles soient construits à cet emplacement. Or, sous l'impulsion de Toulousains très motivés et désireux de voir l'ancienne usine non pas détruite mais réutilisée, l'Association pour la Sauvegarde de la Manufacture des Tabacs fut constituée. Expositions, manifestations, pétitions... furent organisées pour mobiliser l'opinion en faveur de la conservation du bâtiment qui appartenait à l'histoire industrielle et sociale de Toulouse, et dont la qualité architecturale était absolument indéniable.

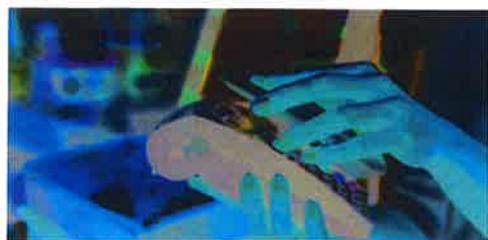
Malgré les incendies criminels et les dégradations tous les jours plus nombreuses, l'Association pour la Sauvegarde de la Manufacture des Tabacs réussit grâce à sa persévérance, à faire prévaloir son projet. Le Ministre de la Culture, enfin convaincu, décida de classer la toiture et les façades de la manufacture parmi les monuments historiques de la Région. La manufacture était sauvée de la démolition et sa destination à un usage universitaire allait lui donner une nouvelle vie. La ville de Toulouse, propriétaire des lieux, céda les bâtiments au Ministère des Universités qui les affectait à l'Université des Sciences Sociales. Dans le cadre du programme «Université 2000», et avec le soutien financier du Conseil Régional de Midi-Pyrénées, les travaux de restauration et d'aménagement furent aussitôt entrepris.

Son architecture...

Monumentale par sa volumétrie (4 niveaux et important linéaire des façades), la composition de ses façades (soubassement, étages nobles, couronnement), sa distribution (porches d'accès à une cour intérieure de grande dimension, à l'image des casernes militaires)

Néo-classique, elle renvoie pour son ordonnancement très régulier à une rigueur morale, à la raison, en prenant appui sur le modèle de l'Antiquité gréco-romaine.

AUJOURD'HUI, UNE NOUVELLE RÉVOLUTION INDUSTRIELLE...



De haut en bas
Numérique et vie des habitants
Lieu de coworking
E-commerce



L'informatique et l'électronique révolutionnent l'emploi, le commerce, les mobilités...

Alors que les innovations technologiques vont toujours plus loin dans leurs capacités, l'intelligence artificielle se substitue à de nombreux métiers. Toutefois, certains métiers, notamment ceux de l'artisanat, de la création, ne peuvent être remplacés par des machines. De plus, les technologies créent de nouveaux métiers.

Le télétravail se démocratise. L'espace de travail rejoint de plus en plus la sphère domestique.

De nouveaux espaces voient le jour, tels que des lieux de coworking, des bureaux «flexibles». C'est aussi un moyen de réaliser des économies sur les coûts en partageant les lieux.

«L'esprit startup» venu des Etats-Unis, gagne l'environnement de travail, où l'on encourage désormais les espaces plus confortables, agréables et où il est possible de retrouver des «bulles de détente».

Le e-commerce conquiert sans cesse des parts de marchés. Les consommateurs commandent à distance. La structure commerciale et les services associés mutent rapidement. Pour être concurrentiel, le commerce « traditionnel » propose de nouveaux services (livraisons à domicile, espaces de vente de proximité...).

La multimodalité (plusieurs modes de transport entre deux lieux) est favorisée par les interconnexions physiques (polarités de transports et de services) et virtuelles (sites Internet qui mettent en avant l'efficacité en matière de transport).

De nouveaux emplois et des pratiques renouvelées pour la transition écologique

Selon l'observatoire français des conjonctures économiques (OFCE), la transition écologique générera en France environ 340 000 emplois en 2035 et jusqu'à 900 000 en 2050.

Si certains secteurs verdiront des emplois déjà existants plus qu'ils n'en créeront de nouveaux, le Commissariat général au développement durable (CGDD) identifie en revanche quatre filières pour lesquelles le potentiel de développement est «majeur» au regard des atouts de la France : l'eau et l'assainissement ; le recyclage ; la valorisation des déchets ; et les énergies marines.

Les incidences urbaines d'une réorganisation de l'activité économique tertiaire

La démocratisation du télétravail va entraîner des changements dans les aspirations urbaines des salariés (proximité, multimodalité, mixité fonctionnelle), au détriment des structures et des lieux qui ne vont pas réussir à s'adapter à ces nouvelles attentes. En d'autres termes, l'obsolescence de certains lieux de travail pourrait engendrer aussi une perte d'attractivité de certains sites.



La baisse des besoins en m² de bureaux pourrait faire plus de place à des opérations de réhabilitation, reconversion du bâti, en réinvestissant des zones centrales jouissant d'une bonne visibilité, de nombreuses aménités et possibilités de dessertes.

De nouveaux lieux émergent : hybrides, connectés et partagés. Ils sont la réponse aux conflits d'usages entre le travail et la vie privée dans le logement, tout en offrant une double opportunité de se déplacer moins loin de son domicile et de côtoyer d'autres travailleurs.



Ci-dessus

Des polarité de travail délaissées
La multimodalité

Ci-dessous

Grande verrière de la gare Matabiau
Construction d'une des lignes de c
min de fer d'accès à la gare Matabiau
Pont métal de la poudrerie

SÉQUENCE 2

SUR LE PONT DU BOULEVARD MARENGO / PARVIS GARE

La Révolution industrielle s'appuie d'abord sur la vapeur permettant de faire fonctionner des bateaux à vapeur et des locomotives.

Les chemin de fer et le charbon vont peu à peu s'imposer. Tout un ensemble d'infrastructures vont en découler

Une nouvelle dynamique urbaine s'opère avec l'arrivée du chemin de fer et le développement des transports

La compagnie privée des chemins de fer du midi exploite la première ligne de chemin de fer qui relie Toulouse à Bordeaux en 1857 puis à Sète l'année suivante.

La ville bénéficie progressivement d'un réseau ferré en étoile qui la raccorde aux diverses villes importantes de la région (voir les 24 blasons inscrits sur la façade du bâtiment central de la gare). Elle se trouve également reliée à la capitale.

C'est sur les bords du canal du midi, principal vecteur de transports de marchandises à l'époque, que le premier bâtiment voit rapidement le jour en 1856. L'arrivée du chemin de fer et la construction de la gare Matabiau sont concomitantes avec l'ouverture du canal latéral à la Garonne, qui complète le canal du Midi vers Bordeaux et l'Atlantique. Le choix de l'emplacement de la gare, en bordure du canal du Midi, est guidé par la volonté de pouvoir facilement transférer les passagers et les marchandises d'une voie sur l'autre.

Ces infrastructures de communication favorisent le développement et la dynamique économique du quartier et de la ville. Les entreprises affluent. La fréquentation du quartier est en très forte hausse. Les hôtels s'y concentrent pour répondre à la demande.





Les omnibus hippomobiles se développent

Ils relient le Capitole à l'entrée des différents faubourgs et à la gare. A partir de 1887, ces omnibus circulent sur des rails, ce qui les rend plus confortables tout en soulageant les chevaux

-En 1910, la totalité du réseau sur rail est équipée de tramways électriques.

Communiquer plus vite

Arrivée du télégraphe en 1853, du téléphone en 1890

Région pionnière dans le domaine des conquêtes des airs

Toulouse s'ouvre au monde en organisation des expositions internationales

Des innovations dans la construction

Les progrès de l'industrie permettent de produire abondamment du fer et de la fonte. Cela permet aussi de reproduire en quantité des éléments constructifs tels que les poteaux-poutres.

Le métal est d'abord utilisé en ossature sans être montré. Son utilisation en façade est très rare à cette époque. Les ouvrages caractéristiques de l'architecture métallique de cette fin du XIX^e siècle sont des charpentes, des halles, des gare, des ponts, des grands pavillons d'exposition (exposition internationale de Toulouse en 1887), des manufactures, des serres...

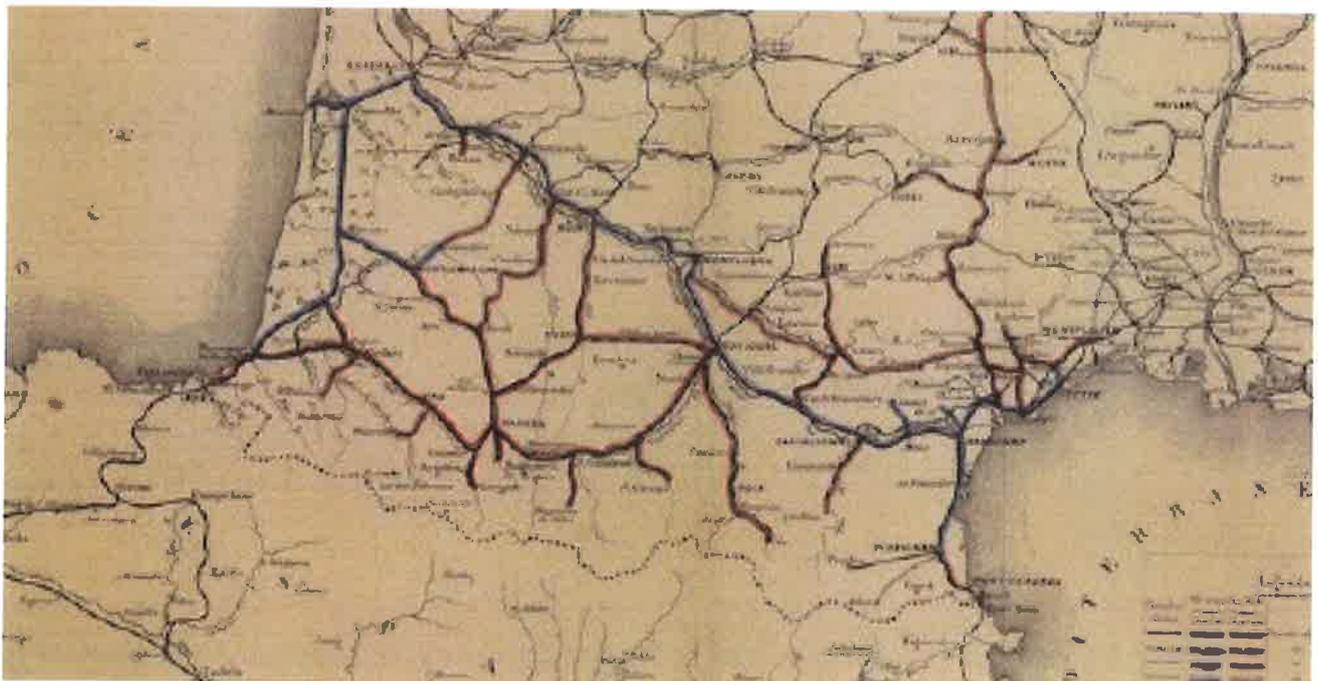
Le fer pour les halles et marchés assurait l'hygiène, la lumière, l'aération, la limitation des risques d'incendie et la libération de l'espace intérieur par des grandes portées.

Ci-dessus

Omnibus de desserte de la gare
Marché des Carmes
Grand magasin Le Capitole

Ci-dessous

Carte du réseau ferré fin XIX^eme



ZOOM

Evolution des allées Jean-Jaures

Depuis le XIXe siècle, les allées Jean-Jaurès ont vécu plusieurs évolutions

Inaugurée en 1824, l'avenue plantée d'ormeaux, est alors un cul-de-sac. Elle sert de promenade aux Toulousains du Nord-Est de la ville, à l'image de ce qui avait été fait dans le quartier du Grand-Rond.

Avec l'ouverture de l'école vétérinaire de Toulouse en 1834, la mairie crée un pont pour traverser le canal du Midi. Les allées restent tout de même en cul-de-sac. En effet, la ville s'arrête alors à cet endroit.

Durant toute la première moitié du XXe siècle, les allées restent un lieu de promenade, qui accueille certains événements ponctuels comme la fête foraine.

Au début des années 60, le maire socialiste, Louis Bazerque, décide de révolutionner les allées pour en faire une « autoroute urbaine ». Une partie des maisons anciennes bordant les allées sont détruites et remplacées près du canal du Midi par les grands immeubles que l'on connaît aujourd'hui.

Depuis peu, un nouvel aménagement concilie fonctions de loisirs/ promenade et circulation des véhicules ; laquelle est théoriquement plus mesurée du fait d'une stratégie globale qui vise la réduction de la voiture en ville. Ce nouvel aménagement s'inscrit également dans les ambitions du projet de la future gare qui prévoit plusieurs esplanades d'accès au site.

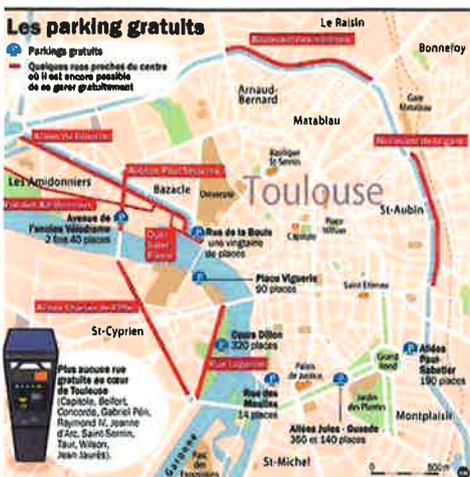




Ci-dessus
 Allées Jean-Jaurès,
 Des années 1970 à 2018
 Projet de l'urbaniste Joan Bousquet
 Requalification des axes principaux
 Replantation /
 Diminution de la place de la voiture

Ci-contre
 Maillage vert du centre ville
 jusqu'au canal du Midi





De haut en bas
 Plan de stationnement Toulouse
 Généralisation stationnement payant
 en centre ville
 Périmètre de faible émission carbone
 Développement des voies cyclistes

AUJOURD'HUI... LES MOBILITÉS RECONSIDÉRÉES ET LA MUTATION DU QUARTIER DE LA GARE

Des restrictions relatives à la place de la voiture en ville

Des mesures contraignantes (généralisation du stationnement payant, suppression de nombreuses places en faveur des voies dédiées au transport en commun et voies cyclables, plan de circulation qui réduit l'efficacité de la voiture sur des trajets de courte distance), pour réduire l'utilisation de la voiture et limiter ainsi les pollutions (air et bruit) en milieu urbain dense.

Le réseau de transports en commun et les modes de déplacements doux renforcés...

Pour favoriser de nouvelles pratiques en matière de mobilité et pour la santé des habitants (exercice physique et sociabilités)

Un plan de déplacements urbains à l'échelle du territoire métropolitain, qui intègre une nouvelle ligne de métro (avec connexion à la gare), le développement des transports en site propre, l'extension du réseau de pistes cyclable, des espaces apaisés pour les piétons.

(Ref : rue d'Alsace Lorraine – projet rue de Metz)

Un maillage végétal identitaire et en faveur de la biodiversité

La stratégie d'aménagement proposée par l'urbaniste Joan Bousquet pour les espaces publics du centre-ville de Toulouse s'appuie sur des espaces majeurs tels les allées Jean-Jaures, pour développer un maillage végétal homogène qui renforce l'identité des lieux et qui participe à la trame verte et bleue en faveur de la biodiversité.

Un grand projet structurant autour d'une gare nouvelle génération

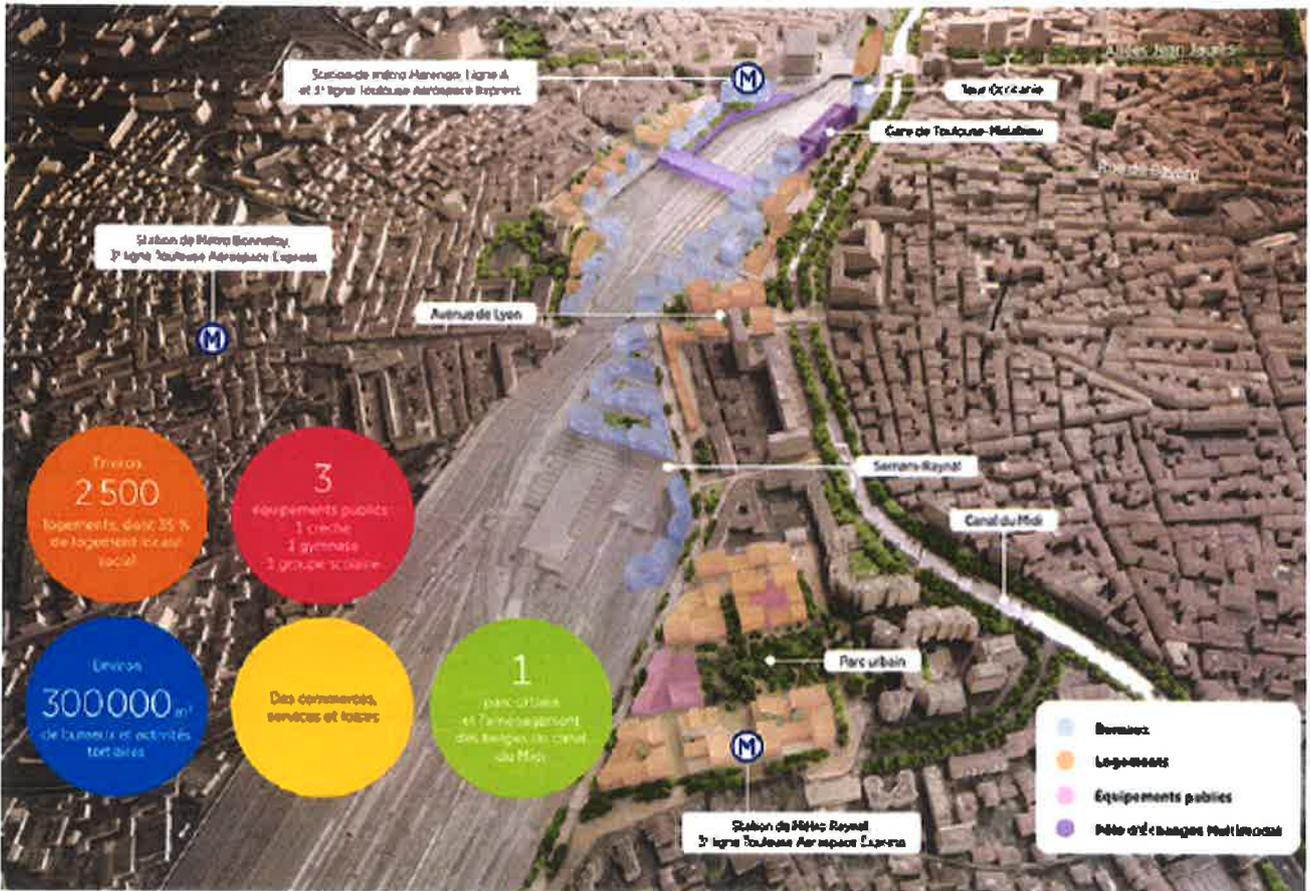
Gare multimodale et pôle de services associée à 700 logements et des immeubles de bureaux

Les petits immeubles vont être remplacés par des immeubles moins larges, mais plus hauts. Des immeubles qui auraient pu atteindre jusqu'à 60 mètres de haut. Mais suite à l'opposition exprimée par les habitants dans le cadre de l'enquête publique, la hauteur des nouveaux immeubles ne devrait pas excéder 35 mètres.

Ces immeubles moins larges vont permettre d'élargir l'avenue de Lyon de 18 à 25 mètres.

Sur le bas de l'avenue, le projet, mêlant des logements et des commerces prévoit également la construction d'un hôtel et d'une esplanade, le futur parvis de Lyon.





Haut et bas

Projet Europolia

Restructuration de la gare

Reconversion urbaine du quartier Matabiau





Ci-dessus

Requalification / Extension du parvis de la gare
Couverture du Canal du Midi

Ci-dessous

images de reconversion communiquées dans le cadre
de la concertation liée au projet TESO



OPTION VERSION LONGUE MUTATIONS SUR L'AVENUE DE LYON

Des transformations urbaines favorisées par l'expropriation pour cause d'utilité publique

Sur plusieurs centaines de mètres, ce ne sont pratiquement que de vieux immeubles emmurés et tagués. La plupart des commerces ont baissé le rideau. Restent encore quelques habitants qui devront néanmoins quitter les lieux assez rapidement.

C'est tout le bas de l'avenue, du canal du Midi jusqu'au pont de la voie ferrée, le pont Raynal, qui est en train d'être rasé.

C'est un processus de longue haleine. Cela fait plusieurs années que Toulouse Métropole, via son établissement public foncier, rachète les logements de l'avenue pour pouvoir faire muter le quartier.

Après la phase amiable durant laquelle l'établissement public a acquis environ 70 % des logements, ce sont exactement 310 lots sur 455 qui ont été rachetés.

Cette phase de l'opération ne s'est pas faite sans remous. Une partie de la population s'est en effet opposée au projet, exprimant sa crainte d'être exclue d'un quartier qui changera forcément d'identité.

La concertation avec les habitants et les usagers

Des démarches obligatoires (qui rentrent dans le champ du code de l'urbanisme et de la Loi ALUR) et des initiatives volontaristes (qui reposent sur un management ascendant « bottom-up » qui favorise la participation.

Depuis plusieurs années, les habitants et différents acteurs du territoire ont été invités à s'exprimer sur le projet Grand Matabiau.

Riverains, propriétaires, représentants associatifs, du monde économique, de l'immobilier et du commerce sont également informés et concertés dans le cadre d'ateliers de travail et d'instances de participation dans les quartiers. Cette démarche se poursuivra tout au long de la réalisation du projet et de ses chantiers.

Les habitants ont du mal à faire valoir leur expertise d'usage. Ils se heurtent à des enjeux économiques forts (équilibre financier en terme d'investissement).

Ils questionnent notamment le maintien du site de maintenance des trains qui impose de fortes nuisances sonores et lumineuses la nuit, la hauteur des immeubles projetés qui génère de grandes zones d'ombre sur les parcelles riveraines et qui rompt avec l'identité des lieux... l'importance du parc immobilier de bureaux, la faible végétalisation des espaces publics, des enjeux liés à la transition écologique.



De haut en bas
Avenue de Lyon
Démolitions des immeubles
entre les ponts Canal midi et CF
Mutation du quartier
Projets immobiliers

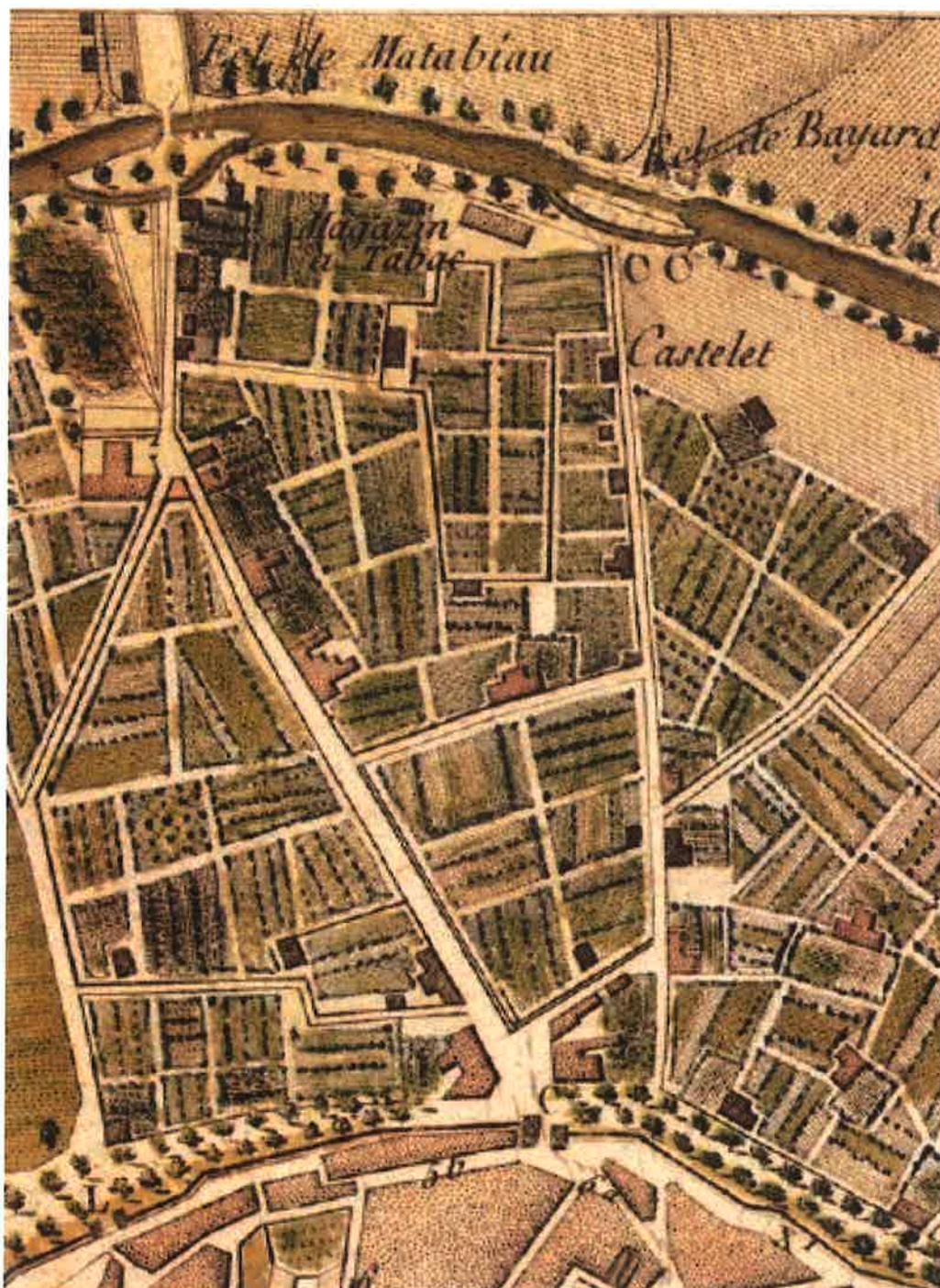
SÉQUENCE 3 FAUBOURG BAYARD / HALTE ATELIER

La municipalité toulousaine prévoit une urbanisation plus réglée de ce quartier, ouvert sur la ville depuis la destruction des remparts à la fin des années 1820.

Un plan général des alignements...

... réalisé par Urban Vitry en 1841 prévoit le percement de nouvelles rues (Belfort, Caffarelli, Denfert-Rochereau, Stalingrad), et d'une place (Belfort), dans ce qui n'était que jardins. Ces nouvelles rues sont en partie réalisées à partir de 1844, puis le projet prend plus d'ampleur à partir de 1859 et l'ouverture de la gare.

Ci-dessous
Perspective d'urbanisation
Des alignements
tracés dans une mosaïque de jardins





Une rue monumentale de la gare jusqu'au Capitole

En 1854, en prévision de la construction de la gare au-delà de l'écluse Bayard, la municipalité décide la création d'une rue monumentale allant de la future gare à l'angle nord-est de la place du Capitole, en coupant dans le tissu urbain existant, en passant par la place Victor-Hugo. Cette rue devait être bordée de façades uniformes, à l'image des rues d'Alsace-Lorraine et de Metz, réalisées 1 à ans plus tard.

Il est finalement jugé moins coûteux de redresser et de réaligner la rue de Bayard. Dans sa séance du 14 juillet 1860, le conseil municipal adopte le principe de l'élargissement de la rue Bayard à 16 mètres et la communication du boulevard et de la gare. Allant de pair avec ces dispositions, le pont Bayard, permettant un accès direct de la gare au centre-ville, est construit en 1860.



L'essentiel des constructions liées à la dynamique de l'arrivée du train...

... qui amène également la construction d'hôtels de grand standing, dont certains sont toujours en place (hôtels Régina 73 rue de Bayard, d'Orléans au n° 72, Victoria au n° 76).

De grandes entreprises y établissent leurs bureaux et ateliers (l'hôtel de la Dépêche, au n° 57, disparu, associant bureaux et imprimerie, ou l'immeuble Bancal (n° 54) en 1936, prouesse technique de la façade associant béton armé et grande surface vitrée à ossature en fer, dans un style art déco, à la fois édifice commercial et logement du propriétaire.



De nombreuses activités artisanales et industrielles installées dans la rue Bayard

Fabricants de produits chimiques, de fils électriques, de carton, bourreliers, fondeur sur métaux, fabricants de carreaux et mosaïque, de fourneaux, de papiers peints, de viraux peints, de biscuits, de caoutchouc, un forgeron, ainsi que des ateliers de réparations agricoles ou encore des entrepôts généraux de matériaux de construction.

Les ateliers se trouvaient en général en fond de cour, desservis par un passage couvert, tandis que l'immeuble en front de rue abritait les locaux commerciaux et des appartements aux étages.

L'usine à gaz, à proximité du canal du Midi

En 1840, il est décidé d'établir l'éclairage au gaz à Toulouse. Le 10 août 1841, la concession est accordée à la compagnie continentale de Londres, qui établit une usine à gaz dans le quartier Bayard (rue du Moulin-Bayard) avec un atelier destiné à l'extraction du gaz de la houille. Le charbon, arrivé par mer à Bordeaux, était acheminé par le canal du Midi.



De haut en bas
Rue Bayard fin XIXème
Immeubles cossus
Ateliers en chertreuse



AUJOURD'HUI... LA REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS

L'embellissement et valorisation de l'espace public

pour redonner de l'attractivité à l'axe majeur de la rue Bayard, dans la continuité de l'axe marchand Alsace Lorraine, pour inciter notamment les propriétaires riverains à réhabiliter, à valoriser leur patrimoine.

Plus de confort pour les piétons

Élargissement des trottoirs pris sur l'emprise de l'ancienne chaussée de circulation des automobiles pour favoriser les cheminements à pied et pour permettre le déploiement des terrasses commerciales.

Le renforcement de la nature ville

En ces temps difficiles qui soulignent notre vulnérabilité face aux dérèglements de la nature, qu'ils soient climatiques, épidémiologiques ou biologiques, la biodiversité ordinaire, en ville comme à la campagne, constitue un enjeu pour les services gratuits qu'elle rend à toutes les formes du vivant, et en particulier pour la santé et la qualité de vie des habitants.

La plantation d'arbres a un triple objectif : le renforcement d'un maillage vert favorisant la biodiversité, le confort des habitants par la réduction des îlots de chaleur, et une caractérisation des espaces qui renforce l'identité des lieux.

D'autres territoires urbains, favorisent la nature en ville par la re-végétalisation des délaissées (espaces désaffectés, en friche), la plantation des pieds de façades...

Des ambiances nocturnes requalifiées

Les objectifs et les dispositifs d'éclairage des espaces publics ont évolué vers plus de sobriété énergétique tout en s'attachant au confort des habitants, en particulier, des piétons.

Il participe à la fois à la sécurité physique et psychique des piétons, favorise les émotions et contribue à une esthétique urbaine.

La vidéosurveillance qui fait débat

La vidéosurveillance a été récemment (moins de 10 ans) développée dans le centre-ville de Toulouse. L'objectif majeur affiché : la sécurité des habitants par un effet dissuasif sur la délinquance.

Les retours d'expériences ne sont pas probants. Certains habitants estiment qu'elle est intrusive, qu'elle constitue une atteinte à la vie privée.

Elle sert des intérêts très divers. Des intérêts politiques et électoraux, des intérêts sociaux, car des salariés en vivent, des intérêts économiques qui concernent le marché de la sécurité privée. Plutôt que de se demander à quoi sert la vidéosurveillance, il faudrait plutôt se demander à qui sert la vidéosurveillance.

De haut en bas
Rue Bayard
Élargissement des trottoirs
Plantation d'arbres d'alignement
Choix luminaires & ambiances
vidéo-surveillance

LA RUE HIER



LA RUE AUJOURD'HUI



SÉQUENCE 4 RUE ALSACE LORRAINE

De grandes voies larges pour attirer les commerçants

Au cours des années 1860, la municipalité toulousaine entend « moderniser » la ville sur le modèle du Paris haussmannien.

La ville finalise un véritable plan d'urbanisme et de grandes percées sont ouvertes dans le tissu ancien : rue Alsace-Lorraine, rue du Languedoc et plus tardivement la rue Ozenne.

Le plan de l'ingénieur Urbain Maguès projette la percée de grandes voies larges et uniformes bordées d'immeubles cossus susceptibles d'attirer des commerçants prospères. La rue d'Alsace-Lorraine achevée en 1874, devient progressivement le centre névralgique de l'activité commerciale.

Face au succès de la Maison Lapersonne, qui fait office de premier grand magasin -de nouveautés (tout ce qui à attiré à la toilette pour dame)- et d'ameublement et de literie, qui occupe tout un pâté de maison de la place de la Trinité à celle d'Esquirol, Antoine Labit lui emboîte le pas sur les nouveaux « Champs-Élysées toulousains » en créant, entre 1876 et 1878, la Maison Universelle au sein d'un imposant bâtiment de trois étages.

Quelques années plus tard, Au Gaspillage qui lui fait face, en impose avec son ascenseur rapide qui conduit les clients à travers ses six niveaux.

L'implantation des grandes chaînes commerciales

L'activité grouillante suscite l'intérêt des grands magasins parisiens. En 1902, le groupe Paris-France décide d'y faire construire Au Capitole (à l'emplacement du futur Primark) au début de la rue de Rémusat, un sublime bâtiment de style Art nouveau rehaussé d'un dôme de verre et d'acier. Deux ans plus tard à l'ouverture, les Toulousains s'y ruent profitant d'un nouveau concept novateur : l'achat à crédit. Incarnation du commerce de luxe à grande échelle, le magasin s'impose rapidement.



De haut en bas
Rue Alsace-Lorraine
Les premiers grands-magasins





AUJOURD'HUI... DES ESPACES BOUSTÉS PAR LA PIÉTONISATION

L'activité économique dynamisée par la revalorisation et la piétonisation des espaces

La requalification de cet axe répond à un enjeu économique majeur sur le plan commercial et aussi au niveau touristique.

Régulièrement dédié à des manifestations grand public d'appel au sortir des stations de métro, il attire des populations très variées qui y recherchent consciemment ou pas, un effet spot.

La disparition progressive des commerces indépendants au profit des chaînes

Le commerce indépendant du centre-ville a du mal à résister face à la concurrence des chaînes du fait de la hausse importante des loyers et du besoin d'un fond de roulement et d'une trésorerie suffisamment importants, à fortiori dans des périodes de crise où le chiffre d'affaire peut rapidement chuter.

Des conflits d'usages liés à une sur-fréquentation

La piétonisation de l'espace a favorisé diverses appropriations par les piétons. Aujourd'hui la forte fréquentation à certaines heures de la journée et le samedi, pose régulièrement des problèmes de cohabitation des divers usagers, notamment les cyclistes avec les piétons.

Des végétaux en souffrance

Faute d'ensoleillement, d'un sol perméable propice au vivant, et traités trop souvent comme du mobilier urbain, les arbres d'alignements plantés le long de cet axe ont beaucoup de mal à se développer.



De haut en bas
Rue Alsace-Lorraine
Fréquentation accrue
Conflits d'usages
Végétaux en souffrance



POUR ALLER PLUS LOIN



Le Conseil d'Architecture,
d'Urbanisme
et de l'Environnement
est un organisme
départemental
d'information,
de sensibilisation,
de conseil et de rencontre,
gratuit et ouvert à tous.

Ses statuts :

Le CAUE est une association à mission de service public créée à l'initiative du Conseil général dans le cadre de la Loi sur l'architecture de 1977.

Ses missions :

Le CAUE a pour objet la promotion de la qualité architecturale, urbaine et paysagère.

Dans ce cadre, il assure diverses missions :

- Informers tous les publics et diffuser la culture architecturale, urbaine et paysagère ;
- Favoriser les échanges et la concertation ;
- Conseiller les particuliers sur leur projet de construction, de rénovation ou de transformation d'un bâtiment ;
- Conseiller les collectivités locales sur leurs choix d'urbanisation, de construction et d'amélioration du cadre de vie.