

www.urbanisme.fr

Hors série

n° 40

20 €

# GRAND TOULOUSE MÉTROPOLE EN PROJETS

Revue

# URBANISME

villes | sociétés | cultures







# QUAND LES PÉRIURBAINS FONT MÉTROPOLE...

Par Philippe Estèbe\*

Les ressorts de la réussite toulousaine sont connus : un cocktail de recherche/développement, de formations supérieures, d'entreprises de pointe et d'attention bienveillante de l'État. Mais cela ne suffit pas pour "faire métropole". Les principaux moteurs du processus continu de métropolisation, ici comme ailleurs, ce sont les habitants. Dans l'espace toulousain, qui s'étend désormais des contreforts des Pyrénées aux berges du Lot et de la Montagne Noire aux collines du Gers, la forte attractivité démographique (environ 24 000 habitants supplémentaires chaque année) n'est que la partie émergée de la métropolisation. Comme dans d'autres espaces métropolitains, quatre régimes de mobilité engendrent de puissants mouvements de convexion.

- Les régimes quotidiens, qui comprennent les trajets domicile-travail, domicile-études, domicile-lieux de consommation et de loisirs.

- Les régimes hebdomadaires qui recouvrent largement des déplacements de loisirs, vers les stations de ski, les plages, les sites remarquables ou convoités et surtout les résidences secondaires.

- Les régimes saisonniers, largement dédiés au loisir, mais aussi à la mobilité étudiante : chaque année 80 000 étudiants entrent dans l'aire urbaine de Toulouse et 70 000 en sortent.

- Les régimes liés au cycle de vie (décohabitation, installation en couple, naissance des enfants, départ des enfants, deuxième carrière professionnelle, retraite, éventuellement dépendance) : ces étapes de la vie tendent à se dérouler dans des lieux différents.

Pour partie, les mobilités procèdent d'une conception de l'espace fondée sur le zonage et la spécialisation des territoires. Mais le fonctionnalisme n'est que l'une des dimensions d'un processus plus large qui a vu notre mobilité augmenter plus que proportionnellement à notre niveau de vie et pouvoir d'achat. Fondamentalement, nos mobilités sont déterminées par cinq facteurs principaux :

- La diminution de la taille des ménages : il faut plus d'espace pour loger un même nombre d'habitants.

- La multiplication des ménages de deux actifs, qui impose des localisations dans des territoires à forte densité d'emploi et accroît les déplacements.

- L'élévation du niveau d'études, qui implique d'aller chercher de plus en plus loin les formations prestigieuses ou professionnellement rentables.

- L'allongement de la durée de la vie qui consolide une demande solvable de la part de retraités valides et actifs.

- La diminution du temps de travail qui libère du temps non seulement pour les médias audiovisuels, mais aussi pour les loisirs et les tourisimes.

Le tout dans un contexte d'élévation continue du niveau de vie et du pouvoir d'achat, qui a permis jusqu'à présent à chacun d'assumer le coût de la mobilité (généralement en véhicule individuel) et d'évaluer le coût d'opportunité des déplacements.

Plus que d'autres grandes villes, l'espace toulousain semble en proie à des mouvements erratiques, par lesquels les habitants décrivent des trajectoires peu lisibles, embrouillées comme un plat de spaghetti. L'une des raisons de cette illisibilité apparente est l'absence de contraintes géographiques qui autorise un étalement tous azimuts de l'habitat et des activités. À l'évidence, les territoires de Grenoble, de Montpellier ou de Bordeaux, largement contraints par la géographie, engendrent des flux lisibles, canalisés ici par les massifs montagneux et là par les littoraux ou les estuaires. Rien de tel à Toulouse : quelques coteaux, vagues échos du plissement pyrénéen, viennent animer le paysage d'une vaste plaine alluviale, mais ne constituent pas des obstacles à l'urbanisation, au contraire, ils jouent le rôle de balcons convoités pour la "vue" qu'ils offrent sur les Pyrénées.

L'autre caractéristique de l'espace toulousain, lié à l'absence d'obstacles géographiques, est la couronne de villes moyennes qui entoure la ville centre, en première comme en grande couronne. Longtemps ce dispositif géographique a été propice à un étalement résidentiel sans entraves, engendrant un procès instruit contre la ville centre par les espaces périphériques. Pour ceux-ci, et particulièrement les villes

**\*Géographe, directeur de l'IHEDATE (Institut des hautes études de développement et d'aménagement des territoires en Europe).**



moyennes, le développement toulousain se faisait au détriment de leur prospérité : le cœur du système captait les emplois industriels et plus largement productifs vidant les villes moyennes de leur substance productive. Or, pendant ce temps, les habitants de la métropole tissaient de nouveaux liens d'interdépendance.

## Pôles et pétales

Si la ville centre continue de concentrer les habitants et les emplois, l'économie toulousaine s'est déployée depuis de longues années au sein d'un ensemble multipolaire spécialisé. À l'ouest, se sont développés les grands sites industriels et aéronautiques, incluant une part du territoire toulousain, mais aussi des pôles très dynamiques comme Blagnac et Colomiers. Au sud, s'est constitué un vaste ensemble, dont les deux points d'accroche sont Muret et Portet-sur-Garonne, spécialisés dans la consommation, qui accueille les grands centres commerciaux de l'agglomération, et dont le rayonnement pour certaines enseignes s'étend à l'échelle régionale. À l'est, dans le prolongement de la faculté des sciences, s'est développé un espace très orienté sur les activités technologiques de pointe, qui a pris, depuis une décennie, une autonomie relative par rapport aux grands donneurs d'ordre de l'aéronautique et de l'espace. Enfin, au nord, les grandes entreprises logistiques ont marqué leur emprise, profitant d'une bonne accessibilité au marché toulousain et de sa proximité. Les spécialisations ne sont certes pas aussi marquées qu'une approche rapide le laisserait penser, mais elles constituent des dominantes qui donnent leur "couleur" aux pôles. Ces spécialisations économiques déterminent des marchés du travail *ad hoc*, qui dessinent une forme florale simplifiée autour de la ville centre, chaque pôle spécialisé engendrant son propre pétale. Plus de 80 % des déplacements domicile-travail se déroulent ainsi au sein de grands faisceaux qui partent du cœur et rayonnent vers la périphérie : si la géographie concentrique conserve de sa pertinence en termes de

fonctions (productif/résidentiel) ou de gradient de densité, elle est de plus en plus concurrencée par une géographie radiale qui spécialise de vastes secteurs angulaires. Cette géographie du marché du travail est spectaculaire lorsqu'elle est projetée sur une carte : tout se passe comme si chaque pôle spécialisé "commandait" un *hinterland* résidentiel dédié. À l'intérieur de ces espaces commandés, se déroule une grande partie de la vie quotidienne des habitants de la métropole : vie domestique, vie professionnelle, consommation, études primaires et secondaires. Ces secteurs angulaires (ou ces pétales si l'on préfère) constituent les véritables bassins de vie métropolitains.

Avec l'amélioration des moyens des mobilités routiers et ferroviaires/1, les ménages ont étendu ces bassins de vie, à la recherche d'espace supplémentaire. La carte des déménagements reconstituée à partir de l'analyse "origine/destination" des pétitionnaires de permis de construire hors de leur commune d'origine est étonnamment semblable à celle des déplacements domicile-travail. Elle en constitue l'élargissement, mais ne la transgresse pas. Autrement dit, les ménages, lorsqu'ils déménagent, continuent de privilégier un rapport distance/temps au lieu de travail (d'un ou des deux conjoints) qui situe leur nouveau domicile dans le même pétale que leur domicile précédent.

On peut d'ailleurs penser que l'extension géographique des pétales métropolitains entraîne un jeu gagnant/gagnant entre les ménages et les villes moyennes de la grande couronne. Pour les ménages, étendre leur champ d'action territorial, à l'intérieur d'un même pétale, maximise leur possibilité d'accéder à l'emploi, dans la mesure où le marché du travail des villes moyennes devient accessible. Pour les ménages de deux actifs, qui constituent la majorité des ménages métropolitains, c'est une opportunité non négligeable d'assurer l'accès à l'emploi pour les deux conjoints. Symétriquement, pour les villes moyennes, l'extension du périurbain toulousain n'est plus considérée comme une pathologie délétère qui porterait atteinte à leur autonomie, mais de plus en plus comme un vivier d'emplois et un réservoir de consommateurs : les zones commerciales d'Albi et de Montauban bénéficient de la clientèle périurbaine toulousaine et, ainsi, d'un transfert de revenus important du centre vers la périphérie.

Au final, si l'économie joue toujours un rôle structurant, les principaux acteurs de la métropole sont ses habitants. Et les périurbains apparaissent comme les véritables métropolitains : leurs décisions quotidiennes, saisonnières ou cycliques produisent les spécialisations et les interdépendances que gèrent ensuite les élus et que constatent les géographes. |

1/ Contrairement à ce que l'on prétend souvent, l'aire métropolitaine toulousaine bénéficie d'un bon niveau de transports collectifs, notamment grâce au réseau TER en étoile.

L'Isle-Jourdain dans la périphérie de Toulouse.

