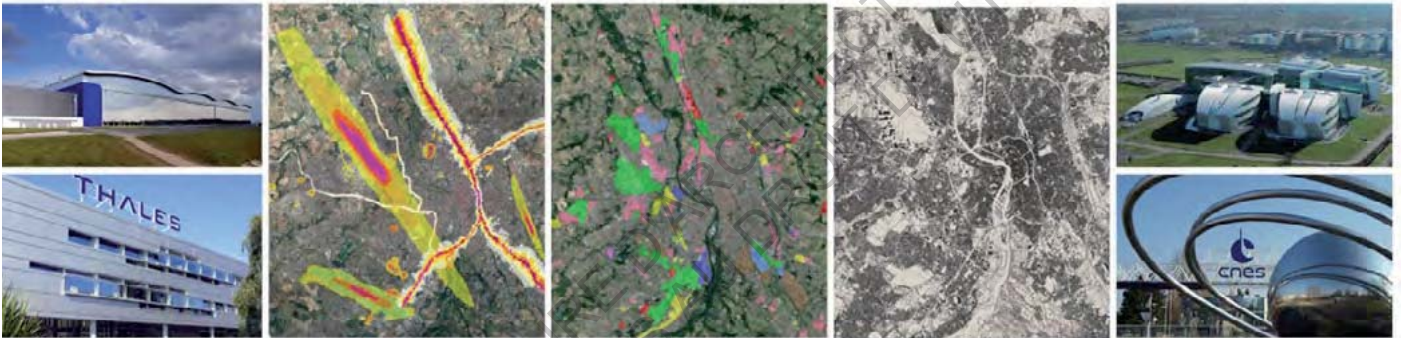


LE 21 SEPTEMBRE 2016



LA FORMATION DE TOULOUSE COMME VILLE INDUSTRIELLE A TRAVERS LES PLANS D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE 1948 A 1975

REMERCIEMENTS

Je souhaiterais remercier toute l'équipe du séminaire Architecture, Territoire et Société : Enrico Chapel, Constance Ringon, Laurence Chevalier, Anne Péré et Stéphane Gruet, pour leurs ouvertures dans de nombreux sujets en urbanisme et architecture, qui m'ont orientées vers ce sujet de mémoire.

Je voudrais remercier particulièrement Enrico Chapel qui m'a suivi et aiguillé tout au long de l'année et Constance Ringon pour ses conseils avisés.

Pour finir, je remercie aussi Laurence Caloy et Josselin Aval pour leur collaboration !

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

SOMMAIRE

INTRODUCTION7

I. TOULOUSE AU XX° SIÈCLE : UNE VILLE EN DÉVELOPPEMENT DÉMOGRAPHIQUE ET ECONOMIQUE17

- a. Toulouse au début du XX° siècle, une ville rurale et agricole
- b. Une modernisation de l'industrialisation tardive (milieu du XX° siècle)
 - i. Le secteur chimique
 - ii. Le secteur de l'aéronautique
 - iii. Autres secteurs

II. LA PLANIFICATION URBAINE : UNE NÉCESSITÉ DE RÉGLEMENTER LA VILLE ET DE CONTRÔLER SON EXPANSION25

- a. Une présence néfaste des industries à Toulouse
 - i. Toulouse n'a pas vocation à être une ville industrielle
 - ii. La présence de certaines industries crée une rupture dans la ville
 - iii. Éloignement des industries du centre-ville
- b. L'industrie vue dans les plans d'aménagement et d'urbanisme
 - i. Plan Charles Nicod (1948-1962)
 - ii. PUD (1962-1967)
 - iii. SDAU (1967-1982)

III. UNE DIFFICULTÉ À ANTICIPER LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL DE TOULOUSE41

- a. Une constante modification des plans d'urbanisme directeurs
 - i. Un discours antagoniste entre Charles Nicod et la municipalité toulousaine
 - ii. Des plans d'aménagement et d'urbanisme dépassés
- b. Une impulsion venue d'en haut : la politique de décentralisation des industries en France
 - i. Les plans de modernisation et d'équipement
 - ii. Les nouveaux acteurs de la métropolisation
- c. Vers une centralisation des services d'urbanisme avec la municipalité et un développement industriel programmé de Toulouse

- i. La création d'un pôle scientifique d'influence nationale
- ii. Le projet de la ZUP du Mirail
- iii. Toulouse : une métropole moderne, commerciale et industrielle

CONCLUSION.....53

BIBLIOGRAPHIE55

ANNEXES.....58

INTRODUCTION

Avant de venir faire mes études à Toulouse, je ne connaissais Toulouse qu'à travers les récits des personnes y ayant vécu ou simplement étant parties pour visiter. Pour moi Toulouse était la ville de l'aéronautique avec notamment la Cité de l'espace et aussi la ville « rose » construite entièrement en brique. J'ai été surprise d'apprendre pendant mes études, que l'industrialisation de pointe telle que nous la connaissons aujourd'hui est apparue tard à Toulouse, et s'est développée après la Seconde Guerre Mondiale. Alors qu'aujourd'hui, l'industrie fait partie intégrante de la ville et constitue même une caractéristique intrinsèque de celle-ci. L'image industrielle de Toulouse est forte et interfère avec l'image de la ville historique.

L'idée de recherche du mémoire est venue en visitant l'exposition « Toulouse en Vu(e)s 1515-2015 », exposition réalisée au couvent des Jacobins par les Archives Municipales de Toulouse du 11 Septembre 2015 au 10 Janvier 2016. Cette exposition proposée par les archivistes, présentait l'évolution de la représentation de Toulouse à travers des cartes et plans, cela m'a beaucoup impressionnée. J'ai trouvé qu'il était extrêmement intéressant d'étudier des cartes à différentes époques et différents moments pour suivre les changements dans la représentation de la ville. L'évolution de la représentation des cartes de Toulouse en dit long sur l'évolution de l'image qu'on se fait de la ville.

L'industrie de pointe comme nous la connaissons aujourd'hui est apparue à Toulouse au milieu du XX^e siècle, en même temps que les plans d'urbanisme directeurs. Il est intéressant de faire un parallèle entre la volonté de l'aménagement organisé et programmé de la ville et le développement de son industrie.

Je me suis tournée vers l'étude des plans d'aménagement, pour comprendre le processus de développement et d'aménagement des zones industrielles, ainsi que pour appréhender leur positionnement dans la ville. Afin de comprendre ce processus, j'ai dû en parallèle me documenter sur l'étude historique du développement industriel de Toulouse.

Ainsi mes recherches bibliographiques pour l'état des savoirs se sont centrées sur trois points particuliers: premièrement l'industrialisation des villes en France, deuxièmement l'histoire de l'industrialisation de la ville de Toulouse et enfin l'étude des plans d'aménagement et d'urbanisme de Toulouse.

Industrialisation des villes en France

J'ai étudié le phénomène d'industrialisation des villes en France, à travers trois livres : Lectures de villes et Histoire de la France urbaine : La ville d'aujourd'hui de Marcel Roncayolo, urbaniste et géographe français, spécialiste de la ville de Marseille et La formation de l'Europe urbaine de Lynn Hollen Lees et Paul M.Hohenberg. Ce livre est écrit par une historienne américaine Lynn Hollen Lees et un professeur américain d'économie Paul M.Hohenberg. J'ai trouvé intéressant de combiner dans la bibliographie, la vision de deux pays différents et de personnes ayant des formations différentes et complémentaires pour comprendre le phénomène d'industrialisation des villes en Europe à travers différents points de vue.

C'est dans une seconde phase de développement industriel à partir des années 1880 que de nombreuses

usines apparurent le long des rues et dans les faubourgs des anciennes cités, grâce à l'apparition de nouvelles énergies (dont le pétrole) et au développement des transports en commun et de l'automobile. Les usines n'étant plus dépendantes des lieux de production du charbon, elles ont pu se centraliser autour des villes pour attirer la main d'œuvre nécessaire. C'est donc à partir de ce moment-là qu'il y a eu une forte interaction entre la ville et l'industrialisation : le développement de la ville s'est alors lié avec le développement industriel. En effet, l'industrialisation a apporté de nombreuses modifications au niveau des villes, en termes premièrement, d'augmentation de la production des biens ce qui implique une modification dans la production mais aussi dans la distribution des biens, et deuxièmement en termes de mobilité des personnes et de modification des structures. L'industrialisation des villes implique aussi une augmentation significative du nombre d'habitants dans ces villes. Par exemple, pour Toulouse, la population passa de 42 000 habitants en 1695 à 90 368 en 1841, puis à 175 434 en 1921, 268 863 en 1954 et jusqu'à 458 298 habitants en 2013¹. L'évolution importante et rapide de la démographie à Toulouse posa de nombreux problèmes dans le développement de la ville, qui n'était pas en mesure d'accueillir autant de personnes et qui n'a pas su suivre cette croissance en termes de logements.

L'industrialisation des espaces donne de nouvelles formes d'urbanisation. Les zones industrielles ont un développement et une croissance rapide, souvent désordonnée et irrégulière. Ce sont des zones entièrement nouvelles qui n'ont pas d'autres identités que leur activité dominante et dont les noms sont souvent tirés.

Le livre de Marcel Roncayolo est intéressant car il présente deux sens possibles du terme industrialisation. Le premier sens concerne le secteur de l'industrialisation avec l'essor de la grande industrie et du machinisme. Le second sens est celui de l'industrialisation des villes avec le développement des principes d'organisation et du modèle du système industriel. Toulouse ne connut pas l'industrialisation selon le premier sens, mais la ville connut une réorganisation et une adaptation au système industriel. L'industrialisation des villes induit deux ensembles de transformation : économique et urbaine. L'auteur affirme que l'industrialisation implique des modifications de la conception globale de la ville : transformations des réalités et de la représentation de la ville. La ville n'est plus seulement un lieu d'habitations et d'activités, elle devient un lieu d'industries.

L'industrialisation de Toulouse qui est étudiée dans ce mémoire ne correspond pas à l'industrialisation dans le sens où on l'entend avec l'essor du charbon et des machines à vapeur, mais correspond au terme industrie définie par le Petit Robert² comme étant l'« Ensemble des activités économiques ayant pour objet l'exploitation de matières premières, de source d'énergie et leur transformation, ainsi que celle de produits semi-finis en biens de production ou de consommation ». Ces industries sont réparties dans plusieurs secteurs tels que : la métallurgie, l'industrie électronique, l'industrie automobile, l'industrie pharmaceutique, l'industrie du textile, l'industrie agroalimentaire... A Toulouse ces industries sont arrivées tardivement au milieu du XX^e siècle et ont souvent été implantées par l'État.

¹ Population municipale légale de la commune de Toulouse en 2013. Chiffre de l'INSEE.

² Définition du Nouveau Petit Robert de la langue française 2008

Histoire de l'industrialisation de Toulouse

Concernant l'histoire de l'industrialisation de la ville de Toulouse, j'ai étudié principalement les œuvres écrites par Jean Coppolani, géographe de formation, historien et urbaniste spécialisé sur la ville de Toulouse. J'ai tout de même, trouvé intéressant de coupler ces informations avec les écrits de Rosemary Wakeman, une historienne anglaise, pour avoir la vision d'une personne extérieure à Toulouse.

Toulouse est une ville qui s'est industrialisée tardivement, dans les années 50 après la seconde guerre mondiale. Pendant l'entre-deux guerres, la ville a développé de nombreuses micro-industries ou proto-industries³ (carrosserie, chapellerie, chemiserie...) qui demandaient une division du travail, des innovations techniques importantes et une main d'œuvre qualifiée, mais qui ne correspondaient pas aux grandes usines et industries qui se développaient en même temps en Europe. La première grande industrie à Toulouse fut la Poudrière nationale établie sous le règne de Louis XIV. Cette industrie perdurera jusqu'au XX^e siècle, elle fut la plus vaste de Toulouse et de nombreuses personnes y furent employées.

Les écrits de Jean Coppolani font un retour sur l'histoire et le développement industriel de Toulouse. L'auteur s'appuie sur l'étude des plans d'aménagement du XX^e siècle, réalisés après les lois de Cornudet de 1919 et 1924. Pendant longtemps l'industrie était considérée comme dangereuse pour la ville, c'est pourquoi la municipalité de 1945-1956, souhaitait stopper la croissance industrielle de la ville et la limiter dans des zones définies. C'est seulement suite à l'essor de l'industrie aéronautique (Caravelle en 1955) et l'arrivée de la nouvelle municipalité avec le maire Louis Bazerque (1958-1971) que la vision et l'image de la place des industries dans Toulouse changera. Il est intéressant de voir, au départ la réticence concernant l'essor industriel de la ville, alors que maintenant cette image industrielle est devenue un atout, une force.

Dans l'ouvrage Toulouse une métropole méridionale⁴, les auteurs reviennent sur le processus d'industrialisation de Toulouse à partir des années 1950. Ils évoquent l'effet d'un double processus entre les politiques nationales et les initiatives des acteurs locaux. Une décision nationale de fortifier les villes principales de Provence (délocalisation de nouvelles activités) et une dynamique locale (la municipalité de Bazerque) de favoriser la venue de ces nouvelles activités, permettront ensemble le développement industriel de la ville. Deux exemples majeurs de ce double processus sont le campus universitaire de Rangueil et le complexe de Lespinet, avec la présence des industries, des pôles de recherche et des pôles universitaires.

Les actes du colloque à Toulouse sur les villes et technopoles⁵ me semblent des éléments pertinents à étudier. On y trouve les pensées et états d'esprits des acteurs concernés par l'industrialisation de la ville de Toulouse à un moment donné. Ce colloque permet donc d'avoir la vision et les projets, de personnes impliquées (industriels, politiciens, aménageurs...) dans l'aménagement urbain des zones industrielles et

³ Terme employé par F. Mendels en 1969. De « πρῶτος » (protos) en grec ancien qui signifie premier. Il désigne l'une des premières formes d'industrie antérieure à la révolution industrielle.

⁴ SUAU, Bernadette, Jean-Pierre AMALRIC, et Jean-Marc OLIVIER. Toulouse, une métropole méridionale: vingt siècles de vie urbaine : actes du 58e Congrès de la Fédération historique de Midi-Pyrénées, 2009.

⁵ THOUZELLIER, Christiane, et Guy JALABERT. Villes et technopoles: nouvelle industrialisation, nouvelle urbanisation - Actes du colloque international de Toulouse de 1987, 1990.

dans la construction de l'image industrielle de Toulouse en 1987. Au delà du fait que l'État soit fortement impliqué dans le développement de l'industrie à Toulouse (notamment dans le secteur aéronautique avec la délocalisation d'entreprises et d'écoles), les acteurs de l'aménagement urbain et la municipalité ont également joué un rôle essentiel dans le développement et l'attraction des industries à Toulouse.

En réalisant un retour sur les lectures effectuées jusqu'alors, je me rends compte que les industries à Toulouse sont diverses et variées et que les pôles industriels évoluent avec le temps.

Les plans d'aménagement de la ville de Toulouse

Les lectures concernant les plans d'aménagement de Toulouse, se regroupent en trois ouvrages : le premier de Jean Coppolani, *Les Plans d'urbanisme de Toulouse au XX^e siècle* (1998) expose le développement historique des plans d'aménagement de Toulouse avec les principaux acteurs en jeu. Le second sous la direction de François Bordes, *Toulouse : parcelles de mémoire* (2005) est un recueil de documents des archives, commentés par des historiens. Enfin le dernier livre sous la direction de Rémi Papillault *Atlas de Toulouse 1515-2015* est un recueil de cartes de Toulouse produites au cours de l'histoire de 1515 à 2015 et commentées par différents intervenants. Ces trois livres permettent d'avoir un socle de connaissances concernant l'histoire des différents plans d'aménagement et d'urbanisme de Toulouse.

Les premiers plans d'urbanisme sont apparus à Toulouse suite aux lois de Cornudet de 1919 et 1924 qui imposait aux villes de plus de 10 000 habitants d'avoir des plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension des villes⁶. C'est en 1925 qu'apparut le premier plan d'urbanisme de Toulouse par Léon Jaussely, plan qui n'entra jamais en vigueur. Le plan de Léon Jaussely était très interventionniste, il proposait de nombreuses percées dans la ville ancienne et définissait brièvement un zonage avec les zones industrielles existantes. Le 15 juin 1943, fut mise en place la loi d'urbanisme qui complète les lois antérieures et codifie les plans d'aménagement. Cette loi confère à l'État les responsabilités des plans d'urbanisme avec la création des «Services d'État de l'Urbanisme», dans une volonté de réorganisation et de centralisation des pouvoirs. Cette loi d'urbanisme définit et généralise le permis de construire (délivré par le préfet) ce qui représente un signe fort dans le renforcement de la réglementation⁷. La loi foncière de 1967 définit un nouvel organisme qui sera garant de mettre en œuvre et d'appliquer la nouvelle réglementation (SDAU⁸ et POS⁹), il s'agit de la Commission Locale d'Aménagement et d'Urbanisme (CLAU). Cette commission sera présidée avec des élus et des représentants des administrations associées. Une des premières missions de la CLAU sera de définir les limites du périmètre du SDAU de Toulouse. Il est intéressant de noter que c'est la CLAU qui est une commission publique constituée d'élus et de politiciens qui doit définir les limites du SDAU, il s'agit donc d'une décision politique et non pas urbaine à proprement parler.

Une notion qui me paraît primordiale dans ce mémoire est l'apparition et le développement du zonage et des

⁶ <http://www2.cdu.urbanisme.developpement-durable.gouv.fr/cdu/accueil/histoire/histoire1.htm>

⁷ BERNARD, Catherine, *Toulouse, parcelles de mémoire*. 2005. p.303

⁸ SDAU : Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme

⁹ POS : Plan d'occupation des sols

zones industrielles. Afin de séparer les différentes fonctions de la ville, les urbanistes mettront en place des zones (habitation, agriculture, industrie) auxquelles seront attachés des règlements particuliers pour chaque zone. A travers ce mémoire, je m'intéresse plus particulièrement aux zones industrielles qu'aux industries elles-mêmes, mais j'étudie tout de même les deux en parallèle, car elles sont liées et permettent de comprendre l'industrialisation de Toulouse à travers différentes échelles. Les zones industrielles traduisent directement une politique d'urbanisme, par exemple la définition d'une certaine zone industrielle peut traduire la création d'un zone attractive pour les industries, mais peut aussi bien traduire la restriction à une zone particulière de l'implantation ou du développement des industries. Le suivi du développement des industries permet de comprendre les stratégies des acteurs.

Ce sujet de recherche sera donc fondé sur l'évolution de la place des industries dans les plans d'aménagement et d'urbanisme, à partir des plans de Charles Nicod de 1948 jusqu'au premier SDAU en 1975. Les plans d'aménagement et d'urbanisme permettent de cristalliser la représentation qu'on se faisait de la ville à une certaine époque et de voir ce qu'on imaginait pour le futur. L'étude de ces plans au cours du temps permet de suivre l'évolution de la représentation graphique et manuscrite des zones industrielles.

Pour la ville de Toulouse, nous pouvons nous interroger sur l'évolution des plans d'aménagement en parallèle du développement des industries. Comment a évolué la représentation des industries à Toulouse dans les plans d'aménagement et d'urbanisme ? Comment l'image de cette ville industrielle s'est-elle cristallisée à travers les plans d'aménagement ? Il est de plus intéressant de voir quels sont les acteurs dans la conception des plans d'aménagement et d'urbanisme. Jusqu'à quel point les plans d'aménagement sont-ils un moyen d'expression des différentes parties prenantes dans le processus d'urbanisation et d'aménagement ?

A travers les différents acteurs dans le processus d'aménagement et d'urbanisme de Toulouse, comment évolue le rapport entre la ville et l'industrie dans les plans d'aménagement directeurs entre 1948 et 1975 ?

Cette problématique permet de développer le mémoire suivant tout d'abord les recherches dans les plans d'aménagement et d'urbanisme directeurs de Toulouse à partir de 1948, recherches à effectuer aux archives municipales de Toulouse. De plus cette question permet de cibler plus en détails les recherches dans les plans d'aménagement à travers les différents acteurs. L'étude de cette problématique permettra de mettre en exergue les différents acteurs et l'évolution de leur vision dans le phénomène d'industrialisation de la ville.

Hypothèse

Suite aux différentes analyses effectuées jusqu'ici, il se dessine que de nombreux acteurs interviennent dans le développement industriel de la ville de Toulouse.

Au départ les grandes industries à Toulouse proviennent du souhait de l'État de délocaliser (notamment pour des raisons de sécurité) des entreprises à Toulouse, ce sont principalement des entreprises militaires (La Poudrerie, le Polygone d'artillerie). En parallèle, se développaient à Toulouse des micro-industries. La place de l'industrie prend de plus en plus d'importance dans l'économie de la ville de Toulouse, elle devient primordiale

dans le développement de la ville. Après la guerre de 1939-1945, il est essentiel pour la ville de maintenir les industries en place (Latécoère, Bréguet, la poudrerie...) pour ne pas qu'elles se délocalisent ailleurs et d'attirer de nouvelles industries pour développer l'économie.

À la mise en place des lois de Cornudet, le développement des industries n'était pas anticipé et elles évoluaient plus rapidement que les plans d'aménagement qui étaient donc obsolètes, ce qui entraînait une constante modification et une difficile approbation des plans. Puis les documents d'urbanisme ont réussi à anticiper le développement industriel avec notamment l'apparition du SDAU¹⁰ à partir de 1975. L'évolution de l'image de Toulouse comme ville industrielle provient tout d'abord de la volonté de la municipalité de maintenir en place les industries existantes, puis d'une volonté d'attirer de nouvelles industries lors de la politique nationale du DATAR et des métropoles d'équilibre. L'évolution de l'importance de l'industrie à Toulouse se traduit directement par un changement de conception dans les plans d'aménagement. La difficulté de prévoir et d'anticiper le développement des zones industrielles est dû selon moi, au fait que l'implantation et le développement des industries ne dépendent pas (hormis pour les industries nationales) des décisions des acteurs qui participent à la conception des plans d'aménagement. Selon moi, l'évolution de l'image de l'industrie, se traduit par un changement dans l'importance et dans la représentation des zones industrielles dans les plans d'aménagement et d'urbanisme successifs de la ville. Cette évolution correspond à une prise de conscience nationale de la nécessité des industries pour le développement des villes.

Terrain d'enquête et corpus d'étude

Mon angle d'attaque pour ce mémoire sera de me focaliser sur l'étude des plans d'aménagement et d'urbanisme de Toulouse parus après la loi d'urbanisme de 1943 et de poursuivre mes recherches avec les plans d'urbanisme directeurs parus suite à la loi foncière de 1967 (SDAU, livre blanc). J'ai centré mes recherches sur l'étude du plan d'aménagement et d'urbanisme de Charles Nicod (de 1948 à 1962), les plans d'urbanisme directeur (de 1962 à 1968), le livre blanc de 1968 et le premier SDAU de 1975.

Description de la méthode de recherche

La méthode de recherche a été, à partir des documents des archives des plans d'aménagement et d'urbanisme de Toulouse, à travers les écrits et les échanges des différents acteurs et les documents d'urbanisme, de comprendre et de montrer le rôle de chacun dans la mise en place et le développement des zones industrielles à Toulouse.

Ma méthode de recherche est de mettre en parallèle des documents écrits (plans d'urbanisme, écrits, compte-rendu...) avec la réelle évolution des industries à Toulouse (suppression ou rajout, évolution). Je peux trouver des éléments concernant l'évolution des industries dans les documents des bulletins municipaux, mais aussi dans les plans représentant Toulouse (plan topographique, carte touristique...). Je m'appuierai pour l'analyse des documents sur la mise en place de cartographies représentant pour une période donnée (1948, 1962 et 1975), les industries déjà existantes, les zones industrielles prévues dans les plans d'urbanisme, l'évolution réelle des industries à Toulouse et l'évolution des zones industrielles dans les plans d'aménagement et

¹⁰ Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

d'urbanisme. Et cela, à travers les différents acteurs qui prennent les décisions.

La recherche aux archives permet de décortiquer un sujet et de comprendre le processus de l'évolution de la ville à travers les différents acteurs. De plus, cela permet une interprétation personnelle des données brutes, ce qui donne une fiabilité aux informations trouvées, il s'agit d'une source primaire d'information. La difficulté de ces recherches est de retracer l'histoire à travers les documents trouvés aux archives. En effet, la quantité de documents présents aux archives de Toulouse est colossale, il est important d'avoir des recherches spécifiques et ciblées. Paradoxalement, en ciblant trop précisément le sujet, on peut se retrouver en difficulté dans nos recherches et ne pas avoir assez de documents à analyser en fonction des périodes étudiées. Concernant notamment les plans d'aménagement et d'urbanisme de Charles Nicod, les documents présents aux archives sont peu nombreux. Ils n'ont pas été archivés par la municipalité mais proviennent de fonds privés. Ainsi dans les écrits, il y a des lacunes temporelles entre les différents documents.

Logique de démonstration

Afin de développer mon propos, j'ai divisé mon mémoire en trois grandes parties. La première partie permet de faire un retour historique sur l'industrialisation de Toulouse. De plus, dans cette partie, seront détaillées les industries et les secteurs présents au milieu du XX^e siècle, ce qui permet de poser les bases de l'industrialisation de Toulouse afin de comprendre les évolutions suivantes. La seconde partie introduit les plans d'aménagement, leur rôle, les différents acteurs intervenant et les orientations des plans successifs depuis les plans de Charles Nicod en 1948 jusqu'au SDAU de 1975. Pour finir, dans la troisième partie, je décortiquerai le processus d'industrialisation à travers les plans d'aménagement et les politiques urbaines menées par les différents acteurs.

Corpus d'analyse

Le corpus d'analyse est constitué des éléments suivants :

Archives municipales de Toulouse

- Plan d'urbanisme de Toulouse par Charles Nicod de 1948-1960 (Cote archive : 5S576)
 - Plan d'urbanisme directeur de Toulouse de 1962 (Cote archive : 839W1)
 - Études sur Toulouse par G. Tarrius de 1964-1965 (Cote archive : 102W182)
 - Dossier du SDAU de 1975 (Cote archive : 102W69)
 - Bulletin municipal de 1961 : Aménagement de la zone industrielle Sud p.344 (Cote archive : PO1/1961)
 - Bulletin municipal de 1961 : Aménagement de la zone industrielle Sud p.470 (Cote archive : PO1/1961)
 - Bulletin municipal de 1960 : Projet d'aménagement de la ville de Toulouse p.352 à 366 (Cote archive : PO1/1960)
 - Bulletin municipal de 1942 : Plan d'extension et d'embellissement de la ville de Toulouse p.192 (Cote archive : PO1/1942)
 - **Bulletin municipal de 1944 : Modification au traité Nicod p.120 (Cote archive : PO1/1944)**
- **Plan d'urbanisme de Toulouse par Charles Nicod de 1948-1960 (Cote archive : 5S576)**
- Notice descriptive :
- Plan d'urbanisme de Toulouse par Charles Nicod, 1948
 - Etat actuel : plan 1/10.000 (routes nationales)
 - Plans d'aménagement au 1/5.000
 - Plans d'aménagement détails au 1/2.000
 - «Défense de Toulouse contre le désordre anarchique de la construction», rapport établi par Lucien Babonneau (1956), 17 p. photocopiées
 - Résumé d'un rapport sur la Marché-Gare par F. Prat (s.d.), 5 p.
 - Société «Solutions-Equipement» : P.V. de la réunion du conseil d'Administration, (mai 1960), concerne Saint Georges, Empalot
 - Carte générale petite échelle avec emplacement de la future cité Papus, et voies de grande circulation à créer (s.d.)
 - Plan indiquant les zones industrielles prévues au plan Nicod ainsi que celle nouvellement proposées, 1950 (2 exemplaires)
 - Rapport succinct du plan d'urbanisme (copie tapuscrite)
 - Programme d'aménagement : entre autres : description des zones, dispositions applicables, règles d'hygiène..., ordonnance et disciplines d'architecture...
 - Note sur la répartition de la population : situation actuelle et prévisions
 - Liste des monuments historiques : monuments classés, inscrits à l'inventaire ou intéressants à conserver ; sites (2 exemplaires)
 - Planche technique indiquant le gabarit maximum pour les rues de plus de 15 m en zone d'habitation en ordre

continu.

- **Plan d'urbanisme directeur de Toulouse de 1962 (Cote archive : 839W1)**

PUD (Plan d'urbanisme directeur) 1962

- **Études sur Toulouse par G. Tarrius de 1964-1969 (Cote archive : 102W182)**

Études sur TOULOUSE

- 1- Enquête économique sur la croissance des grandes villes de France – Toulouse (23/03/1964)
- 2- Plans d'urbanisme des métropoles régionales –Toulouse (24/03/1964)
- 3- Toulouse- face à ses problèmes (21/04/1969)
- 4- Aménagement du quartier Jolimont-Marengo
- 5- Plan de masse de Bagatelle
- 6- Toulouse – révision du plan d'aménagement directeur

- **Dossier du SDAU de 1975 (Cote archive : 102W69)**

- SDAU de 1975
- Correspondance et rapports (perspective de développement, choix d'un parti d'urbanisation 1971)
- Documents de synthèse n°2 1974
- Projet de livre blanc de l'agglomération toulousaine
- Recherches d'hypothèses d'aménagement 1969
- Projet de dossier soumis à la commission locale d'aménagement et d'urbanisme (CLAU) Octobre 1975

- **Bulletin municipal de 1942 : Plan d'extension et d'embellissement de la ville de Toulouse p.192 (Cote archive : PO1/1942)**

- **Bulletin municipal de 1944 : Modification au traité Nicod p.120 (Cote archive : PO1/1944)**

- **Bulletin municipal de 1960 : Projet d'aménagement de la ville de Toulouse p.352 à 366 (Cote archive: PO1/1960)**

- **Bulletin municipal de 1961 : Aménagement de la zone industrielle Sud p.344 (Cote archive : PO1/1961)**

- **Bulletin municipal de 1961 : Aménagement de la zone industrielle Sud p.470 (Cote archive : PO1/1961)**

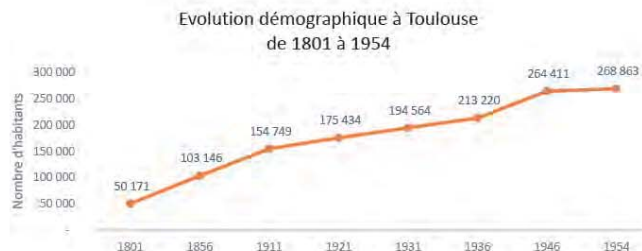


Figure 1. Évolution démographique de la population toulousaine de 1801 à 1954

Répartition de la population active dans les catégories socio-professionnelles en 1954



Figure 2. Répartition de la population active dans les catégories socioprofessionnelles en 1954



Figure 3. L'agriculture est très présente à Toulouse en 1946 ponts Jumeaux - Garonne (Photo aérienne source Géoportail)

I. TOULOUSE AU XX^e SIÈCLE UNE VILLE EN DÉVELOPPEMENT DÉMOGRAPHIQUE ET ECONOMIQUEa. Toulouse au début du XX^e siècle, une ville rurale et agricole

Au début du XX^e siècle, la ville de Toulouse est une petite ville au rayonnement régional. La région Midi-Pyrénées est une région très agricole qui n'a pas profité des modernisations dues aux révolutions industrielles¹¹, avec l'apparition notamment de la machine à vapeur, de la mécanisation du travail et d'une plus large production. Les données du *Rapport et Conclusion de l'enquête documentaire* menée en 1955¹² par Charles Nicod à partir d'informations de 1954, traduites sous forme de tableaux ci-contre, nous permettent d'avoir un état des lieux de Toulouse au milieu du XX^e siècle. On remarque tout d'abord dans le tableau de l'évolution de la population de Toulouse de 1801 à 1954 (fig.1), une croissance continue et soutenue de la population au cours de ces années. Ce qui est le plus impressionnant, c'est que la population a doublé en l'espace de moins d'un siècle, de 1856 à 1936. Cette croissance démographique se traduit par l'étalement et l'agrandissement de la superficie de la ville. En revanche, contrairement à ce que l'on pourrait penser, le secteur industriel ne suit pas cette évolution et reste sous-développé à Toulouse¹³. Le second graphique (fig.2), tiré aussi des données de 1954, présente la répartition de la population dans les différentes catégories d'activités. Le secteur primaire représente 3.9% de la part des actifs, le secteur secondaire 39.2% et le secteur tertiaire 56.9%. Toulouse est donc une ville majoritairement de services, qui présente tout de même une part d'industries non négligeable. De plus, l'agriculture, qui reste importante pour une ville comme Toulouse, représentait en superficie des terres cultivées 5761ha en 1950¹⁴. C'est au début du XX^e siècle, que l'agriculture dans la région toulousaine se modernise avec l'apparition des cultures spécialisées au détriment des polycultures. L'agriculture spécialisée est située principalement au Nord de Toulouse dans les quartiers de Lalande, des Trois-cocus et de la Croix-Daurade. Cette agriculture est spécialement maraîchère, hormis quelques exploitations laitières. La photo aérienne (fig.3), prise en 1946 au niveau des ponts Jumeaux, représente les champs cultivés dans les secteurs de Ginestous et Lalande. Sur la photographie, on remarque que les habitations sont à peine présentes de l'autre côté du canal du Midi et on repère très rapidement les larges étendues des zones agricoles. Toulouse est à cette époque une petite ville présentant peu d'industries et majoritairement entourée de zones agricoles.

D'autre part, le début du XX^e siècle est intéressant à étudier car on assiste à la disparition d'industries traditionnelles du textile¹⁵ (laine, soie, coton) et à l'apparition de nouvelles industries du textile à la fin du XIX^e siècle : la confection et la bonneterie. La bonneterie est une industrie de textile réalisant mécaniquement des étoffes constituées de mailles, la confection est l'industrie d'assemblage des pièces d'étoffes afin de réaliser des habits. Ces industries se concentrèrent principalement dans le quartier de la Bourse et employèrent à leur apogée plus de 10 000 personnes¹⁶. En dehors du textile, les industries présentes au début du XX^e siècle

11 A partir de la fin du XVIII^e siècle.12 NICOD, Charles, *Rapport et conclusion de l'enquête documentaire*, 1955, archives AMT 5357613 BAZERQUE, Louis. *La mutation d'une ville, TOULOUSE*. Le moniteur. N°12, 25 mars 196714 NICOD, Charles, *op.cit.* - p.815 COPPOLANI, Jean. *Connaissance de Toulouse*. Editions Privat. Toulouse, 1974 - p.12616 BASTIE, Jean, *L'industrie de la confection à Toulouse*, 1954 - p.313-324

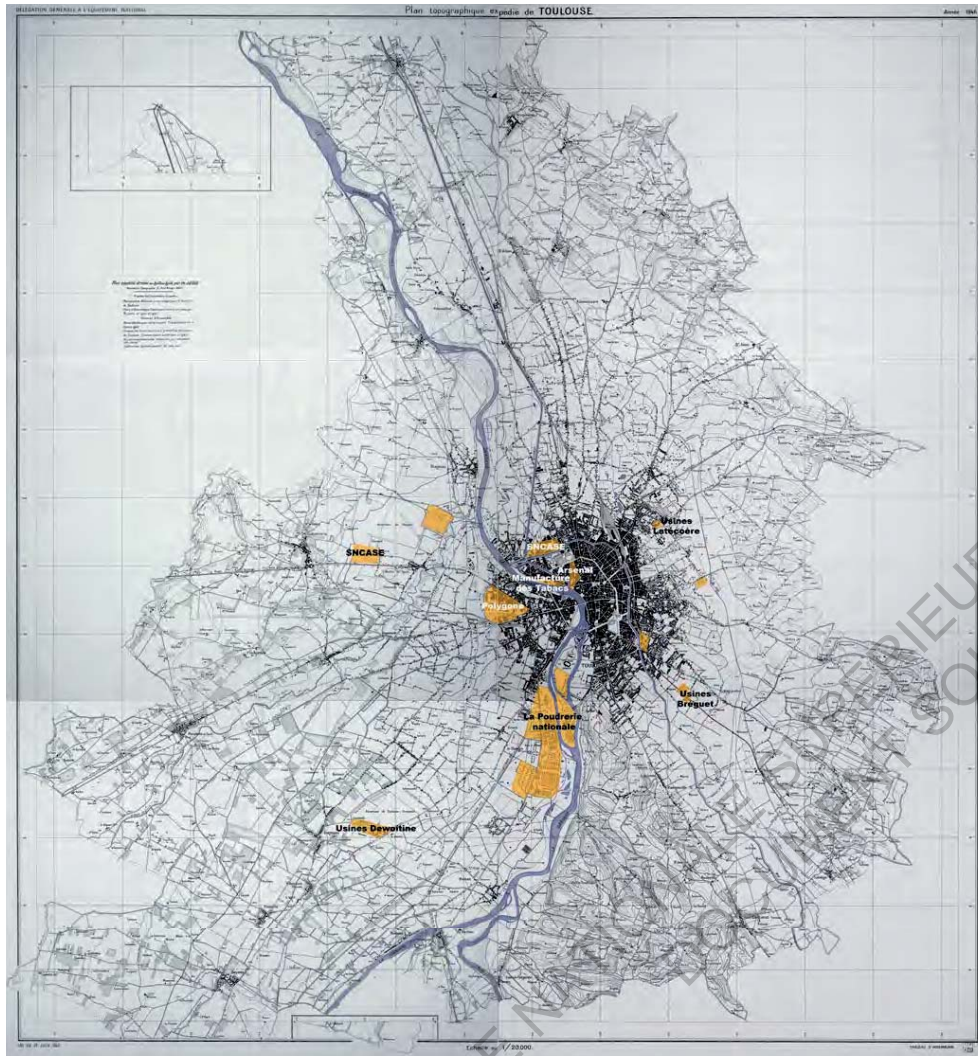


Figure 4. Recensement des zones industrielles en 1946 – Dessin Manon Daumur (Source Plan Topographique de Toulouse de 1946)

sont diverses : industries du meuble et de la chaussure, industries alimentaires (brûlerie de cafés, brasserie, biscottes...) et la manufacture des tabacs¹⁷ qui fut la plus grosse usine en 1914 avec plus de 1200 ouvriers. On trouvait aussi deux papeteries : la papeterie JOB et les papeteries de Lacourtenourt et quelques imprimeries. Concernant le domaine de la métallurgie et de la mécanique, on trouvait l'usine Amouroux¹⁸ (qui employa jusqu'à 800 ouvriers), les Ferronneries du Midi (jusqu'à 1000 ouvriers) et Métodécor. Enfin, les principales usines de métallurgie sont deux entreprises d'État : la Cartoucherie (1800 salariés) et l'Établissement Régional du Matériel (350 salariés).

Le plan topographique de la région toulousaine de 1946 (fig.4), permet de voir le rapport entre le bâti et les espaces non-construits à cette époque. Seul le centre de Toulouse est densément construit, les environs de Toulouse sont très peu bâtis. Le plan recense les différentes « zones industrielles¹⁹ » représentées par un aplat orange. On remarque qu'à cette époque, les industries sont peu nombreuses et sont éparpillées autour de Toulouse. Les grandes industries sont principalement des industries de l'État en rapport avec l'armée (le polygone, la poudrerie, l'arsenal...). De plus, les industries sont situées principalement en périphérie de la ville, notamment pour des raisons de sécurité pour les habitants (explosion, incendie) et au bord de la Garonne pour l'utilisation de l'eau, par exemple avec la manufacture des tabacs. C'est au milieu du XX^e siècle que de nouvelles industries se développèrent à Toulouse, notamment dans les secteurs de l'aéronautique et de la chimie.

¹⁷ La manufacture des Tabacs était au départ une usine d'État fondée par Colbert (Jean Coppolani)

¹⁸ Production de machines agricoles

¹⁹ On devrait parler plutôt de regroupement d'industries, car la définition de zones industrielles en terme de zonage n'existe pas à cette époque.

b. Une modernisation de l'industrialisation tardive au milieu du XX^e siècle

Voir Annexe A : frise chronologique

i. Le secteur de l'aéronautique

Le secteur de l'aéronautique s'est développé depuis l'arrivée en 1914 des usines Latécoère à Montaudran, premier aérodrome de Toulouse. Georges Latécoère s'installe à Toulouse pour fuir la ligne de Front au Nord et éviter les bombardements. Il développe après la Première Guerre Mondiale la Compagnie Générale d'Aéropostale pour le transport des personnes et des marchandises entre Toulouse, Rabat, Dakar et Buenos Aires. Ensuite, c'est au tour d'Emile Dewoitine de s'installer à Toulouse, en 1921 à Francazal, le second aérodrome de Toulouse. En 1927, les usines Dewoitine à Francazal sont fermées pour cause de problème financier, et Emile Dewoitine installe une nouvelle entreprise : la Société Aéronautique Française à Saint-Martin-du-Touch à proximité de l'aérodrome de Blagnac et du Polygone²⁰. Les entreprises d'aéronautique se développent largement à Toulouse et constituent une source de travail non négligeable pour la ville. En 1930, les usines Latécoère embauchèrent jusqu'à 900 employés et les usines Dewoitine jusqu'à 450 employés. Il faut noter aussi que le secteur de l'aéropostale embauche plus de 1500 personnes en 1929. En 1937, suite à la loi de nationalisation de l'industrie, est créée la Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Midi (SNCAM) avec à sa tête Emile Dewoitine. La SNCAM fait concurrence à la SNCASO (Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest) située à Bordeaux qui fut créée un an auparavant en 1936, ces deux sociétés sont pour autant des sociétés de l'État. La SNCAM résulte d'un partenariat public-privé entre la Chambre des Commerces et des banques locales toulousaines. La SNCAM fusionne en 1941 avec la SNCASE (Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-Est). En 1939, Louis Bréguet s'installe à Montaudran dans les anciennes usines Latécoère. L'industrie Latécoère est délocalisée rue de Périole à proximité de la gare.

En 1954, la métallurgie représente un total de 1076 entreprises avec 10 205 salariés. Plus de la moitié des salariés proviennent du secteur de l'aéronautique, avec la SNCASE, société nationalisée qui détient deux usines : une à St-Martin-du-Touch et une dans le quartier des Minimes. L'industrie aéronautique compte aussi deux usines privées : l'entreprise de Bréguet (Usine de Montaudran) et l'entreprise de Latécoère (Usine de Périole). Pendant la Seconde Guerre Mondiale, l'industrie aéronautique été florissante, la production des avions militaires a permis l'emploi de plus de 16 500 ouvriers. Mais l'industrie aéronautique est en crise après la Seconde Guerre Mondiale car les commandes largement dépendantes de l'État chutent complètement²¹. Suite au lancement de la Caravelle en 1955, l'industrie aéronautique connaît un nouveau succès avec un carnet de commande de 275 avions pour les futures années à venir.

En conclusion, le secteur de l'aéronautique s'est développé rapidement après la Première Guerre Mondiale, avec l'implantation de nombreuses entreprises à Toulouse. Malgré tout ce secteur est fluctuant en terme d'emplois car la demande est très largement dépendante des commandes de l'État.

20 WAKEMAN, Rosemary. Modernizing the Provincial City - Toulouse, 1945-1975. Harvard University Press. Cambridge, 1997 – p.186

21 NICOD, Charles, Rapport et conclusion de l'enquête documentaire, 1955, archives AMT 5S576 – p.11

ii. Le secteur chimique

Le secteur chimique est le secteur qui emploie le plus de salariés au milieu du XX^e siècle. En 1954, les industries chimiques et para-chimiques représentent 144 entreprises et 8 339 salariés (contre 5 478 en 1946), ce qui montre l'expansion de ce secteur dans les années 1950²². La plus ancienne usine chimique est la Poudrerie Nationale qui fut implantée à Toulouse sous le règne de Louis XIV²³. Elle employait environ 1100 salariés en 1954²⁴. La Poudrerie devient en 1971 la Société Nationale des Poudres et explosifs.

Une nouvelle industrie chimique s'implanta en 1924²⁵ dans d'anciens locaux de la Poudrerie, il s'agit de l'ONIA (Office National Industriel de l'Azote). Il s'agit de la plus grosse entreprise française d'engrais chimiques, elle représentait la production de plus 32% des engrais azotés français et employait 3400 salariés en 1954²⁶. L'ONIA devient en 1971 l'APC (la société d'Azotes et Produits Chimiques) en fusionnant avec l'EMC (Entreprise Minière et Chimique) qui deviendra par la suite l'usine AZF (AZotes Fertilisants) en 1983. Pour finir, une dernière industrie importante dans le secteur chimique est la Cartoucherie, située au niveau de l'ancienne zone du Polygone, elle employait environ 2000 ouvriers en 1954²⁷. Ces trois industries sont des entreprises nationales appartenant à l'État. La Poudrerie, l'ONIA et la Cartoucherie représentent les usines les plus vastes de Toulouse avec respectivement 250, 110 et 86 ha²⁸. D'autres industries pourraient être classées dans le secteur chimique, mais elles ne représentent pas une grande part de la masse salariale, par exemple la manufacture des Tabacs ou des parfumeries.

Le secteur chimique est un secteur présent depuis longtemps à Toulouse qui a su évoluer pour s'adapter aux nouvelles demandes. Les industries chimiques concentrées principalement au Sud-Ouest de Toulouse ont représenté une source importante d'emplois pour la ville.

iii. Autres secteurs

Dans le rapport et conclusion de l'enquête documentaire sur Toulouse²⁹, Charles Nicod recense les principales industries présentes à Toulouse en 1954. Ces informations nous permettent, couplées avec les informations trouvées dans d'autres ouvrages³⁰ de recenser un certain nombre d'industries des années 1950.

Les principales industries recensées en 1954 sont :

- L'industrie du textile : 1 210 entreprises avec 6 045 salariés
- Les industries du cuir : 2 444 salariés
- Les industries alimentaires : 1893 salariés
- Le papier et les industries polygraphiques : 2 929 salariés. Dont la fabrique JOB (papier

22 NICOD, Charles, Rapport et conclusion de l'enquête documentaire, 1955, archives AMT 5S576 – p.12

23 COPPOLANI, Jean. Connaissance de Toulouse. Editions Privat. Toulouse, 1974 - p.135

24 NICOD, Charles, op.cit., p.12

25 <http://www.azf.fr/lusine-azf-de-toulouse/historique>

26 NICOD, Charles, op.cit.

27 Ibid.

28 Ibid.

29 Ibid.p.11 à 14

30 Ouvrages de Jean Coppolani et Rosemary Wakeman notamment.

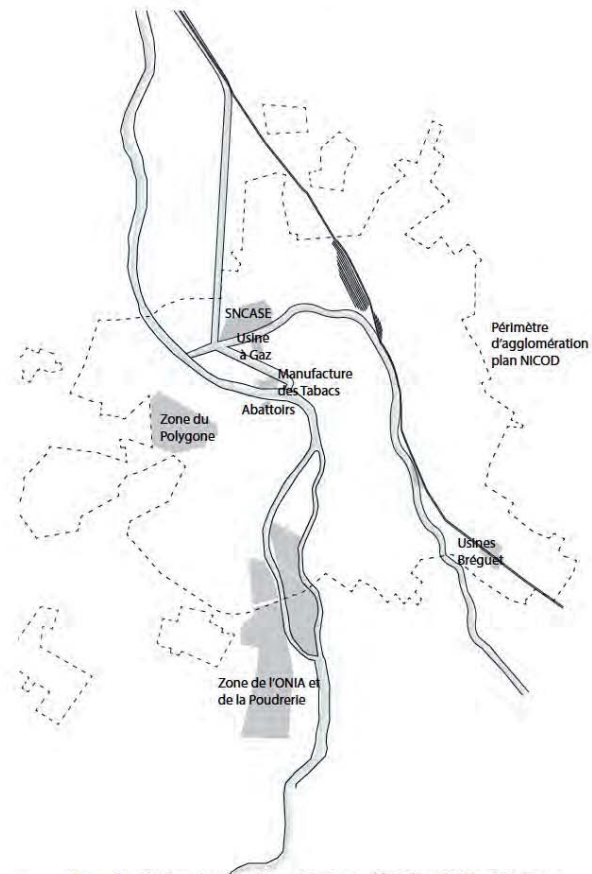


Figure 5. Schéma des industries existantes en 1954- Dessin Manon Daumur

d'impression et cahiers de papier à cigarettes) et l'entreprise SIRVEN (fabrication de calendriers, blocs éphémérides, papier d'impression...)

- L'industrie du bois et de l'ameublement : 672 salariés dans 343 entreprises
- Branche des matériaux de construction : 10 507 salariés

Les industries principales à Toulouse sont peu diversifiées, et en dehors des secteurs de l'aéronautique, de la chimie et de la construction, elles représentent une faible masse salariale.

Voici ci-contre un schéma (fig.5), centré sur la ville de Toulouse, qui représente les différentes industries les plus importantes de Toulouse en 1954. La délimitation de la ville correspond pour ce schéma au périmètre d'agglomération de Toulouse défini par Charles Nicod en 1948, elle nous permet de situer les industries et de nous repérer, et permettra pour la suite de comparer différents schémas entre eux. Cette limite est donc fictive pour ce schéma. Pour conclusion, on remarque que les industries sont peu présentes à Toulouse. Les deux industries les plus vastes sont la zone de l'ONIA et de la Poudrerie avec 360Ha et la zone du Polygone avec 86Ha. Ces industries dangereuses en cas de risque d'explosion sont situées en périphérie du centre de Toulouse et donc des habitations. Dans son *Rapport et Conclusion de l'enquête documentaire*, Charles Nicod fait une conclusion sur la place de l'industrie à Toulouse et les directions à prendre concernant ces industries dans le futur. Il souligne le fait que l'industrie à Toulouse est diverse dans ces branches, ce qui procure un certain équilibre économique à la région car les employés peuvent changer de branche et de métier facilement. Toutefois, il est assez pessimiste vis-à-vis du fait que les entreprises présentes à Toulouse sont surtout des entreprises nationalisées, ce qui représente une menace pour la stabilité du travail car elles sont entièrement dépendantes de l'État³¹.

31 NICOD, Charles, *Rapport et conclusion de l'enquête documentaire*, 1955, archives AMT 5S576 – p.13

II. LA PLANIFICATION URBAINE : UNE NÉCESSITE DE RÉGLEMENTER LA VILLE ET DE CONTRÔLER SON EXPANSION

Après avoir fait un état des lieux des industries présentes à Toulouse au milieu du XX^e siècle et un rapide historique de l'évolution de ces industries, qui constituent un socle de connaissances nécessaire pour la compréhension de la suite de l'étude du mémoire, il est important de rappeler la problématique à laquelle répond le développement du mémoire. La problématique est : À travers les différents acteurs dans le processus d'aménagement et d'urbanisme de Toulouse, comment évolue le rapport entre la ville et l'industrie dans les plans d'aménagement directeurs entre 1948 et 1975? Dans cette seconde partie, je vais montrer le rapport à l'industrie des différents urbanistes qui s'occupèrent de la question de l'aménagement et du développement de Toulouse. Quelle est la nécessité de la mise en place des plans d'aménagement et de zonage? Et comment les industries sont-elles prises en compte dans ces plans d'aménagement ?

a. Une présence néfaste des industries à Toulouse

Les industries à Toulouse, bien qu'elles se développent, ne sont pas toujours bien vues par les différents acteurs (les habitants, l'urbaniste, les élus, le maire...). L'étude des échanges entre les acteurs permet de comprendre les différentes positions prises.

i. Toulouse n'a pas vocation à être une ville industrielle

L'étude du Rapport et Conclusion de l'enquête documentaire de 1955³² de Charles Nicod³³, apporte de nombreuses informations concernant l'idée que se faisait Charles Nicod de l'industrie à Toulouse. Charles Nicod reconnaît que l'industrie à Toulouse tient la part la plus importante en matière d'emplois et qu'elle a été « le principal moteur de la croissance de Toulouse depuis 50 ans »³⁴. L'auteur souligne l'impact positif de cette industrie sur la croissance toulousaine. Mais en contrepartie, il affirme que « l'industrie n'a pas accaparé une position vraiment dominante dans la vie et la physionomie de Toulouse »³⁵. Pour Charles Nicod, les toulousains n'ont pas une bonne image des industries, Toulouse n'a pas l'image d'une ville industrielle et les habitants ne voient pas d'un bon côté le développement de ces industries. En effet, les principales industries de Toulouse sont sensibles aux décisions de l'État et aux possibles plans de rationalisation, la plupart sont des entreprises d'État et les autres dépendent en partie de ses commandes. De plus, le déséquilibre existant entre Toulouse et sa région en termes d'économie, de développement et de démographie est important. Pour Charles Nicod, Toulouse doit se développer en parallèle avec sa région, afin de renforcer sa puissance de capitale: « Si donc, dans un délai assez bref, il n'a pas été possible de réaliser dans la région Toulousaine d'une part de larges zones d'agriculture florissante, d'autre part des foyers de production industrielle bien assis et assurés d'un

³² NICOD, Charles, Rapport et conclusion de l'enquête documentaire, 1955, archives AMT 5S576

³³ Charles Nicod est né à Levier le 8 Janvier 1878 et est décédé en 1967. Elève de l'Ecole des Beaux-Arts de Paris en 1891, il en sort diplômé en 1907. Il reçoit la même année le Grand prix de Rome. En tant que pensionnaire de l'Académie de France à Rome, il participe en 1910 avec Léon Jaussely au concours pour l'aménagement de Berlin. Il réalisera les plans d'aménagement de Blois, Toulouse, Bayonne et du centre de Paris.

Source : Nicod, Charles (1878-1967). [s.d] Archiwebture [en ligne] [Consulté le 22 juin 2016]

Disponible à l'adresse : http://archiwebture.citechallot.fr/fonds/FRAPN02_NICOD

³⁴ NICOD, Charles, op. cit.- p.11

³⁵ Ibid.

avenir stable entourant la capitale... le sort de Toulouse comme grande ville se trouvera rapidement réglé, et elle se trouvera réduite au rang de ville morte...»³⁶, Charles Nicod. Il est urgent selon l'auteur de revitaliser et dynamiser la région, en développant l'agriculture. D'autres points négatifs sont soulignés : les faibles ressources de la région, le nombre de logements nettement inférieur à la demande qui est en augmentation, mais aussi la physionomie générale de la ville. Un autre argument en défaveur de la croissance des industries à Toulouse concerne le développement du tourisme. La ville a été définie comme étant une station touristique en 1948 par arrêté ministériel³⁷. Le développement des industries constitue un facteur négatif pour le développement du tourisme. D'après Charles Nicod : «Une industrie trop envahissante aurait encore comme conséquence de contrarier la vocation touristique de Toulouse.»³⁸. Ainsi, l'industrie ternit l'image de Toulouse la ville rose.

En conclusion, l'urbaniste Charles Nicod affirme qu'il n'est pas souhaitable pour la ville que d'autres entreprises s'installent et se développent à Toulouse, même s'il convient qu'il est important du point de vue social de maintenir les industries déjà en place à l'époque³⁹. Charles Nicod va même jusqu'à proposer une solution qui consiste à implanter à Montauban les nouvelles industries qui souhaiteraient s'installer dans la région. Montauban a une meilleure situation géographique (plus proche de Paris) et possède encore peu d'activités industrielles, elles sont donc les bienvenues. De plus cela permettrait de développer la région de Toulouse qui est à l'époque encore très agricole. Le fait que la région de Toulouse devient une place forte, renforcerait d'après Charles Nicod le rôle de la capitale régionale de Toulouse⁴⁰ qui ne pourrait en aucun cas perdre sa place. La planification est ainsi justifiée et nécessaire, elle permettrait de réguler le développement des industries à Toulouse et de gérer leur implantation dans Toulouse.

ii. Interrogation sur la suppression éventuelle de l'aérodrome de Montaudran

L'importance de la présence des industries à Toulouse définit en partie la politique de la ville, par exemple dans le procès verbal de la commission nationale des plans d'urbanisme de la réunion du 16 décembre 1960⁴¹, qui a eu lieu dans le but de l'approbation des plans d'urbanisme, il est question de la suppression éventuelle de l'aérodrome de Montaudran. M. Mansuy, l'administrateur civil (représentant les habitants), demande lors de la réunion si les aérodromes de Lasborde et de Montaudran sont indispensables et s'il n'est pas possible de les supprimer. Ces aérodromes bordent Toulouse à l'Est et empêchent ainsi son développement à l'extérieur du canal du Midi. L'aérodrome de Montaudran gêne l'installation de nouvelles constructions route de Narbonne à cause du bruit notamment. En réponse à cette demande, le maire de Toulouse, M. Bazergue affirme que la suppression de l'aérodrome serait une erreur, car les ateliers d'Air-France situés à Montaudran et dépendants de l'aérodrome devraient aussi être déplacés. Or d'après le maire, cette relocalisation se fera certainement ailleurs qu'à Toulouse ce qui entraînerait la perte d'un nombre important d'emplois. La politique de la ville est clairement ici de maintenir les industries en place, avec la peur en les délocalisant, que les industries retournent dans la région parisienne. En parallèle, il est intéressant afin de comprendre les mécanismes en

36 NICOD, Charles, Rapport et conclusion de l'enquête documentaire, 1955, archives AMT 5S576 - p.56

37 Ibid.- p.14

38 Ibid.

39 Ibid.- p.13-14

40 Ibid.

41 Procès verbal de la séance de la commission nationale d'urbanisme du 16 décembre 1960 (AMT 5S576)

jeux, de connaître la politique nationale. Le maire préfère privilégier l'attraction des industries que de faciliter le développement des habitations. Est-ce que cette politique est retranscrite dans les plans d'aménagement? Et si oui, comment se traduit-elle?

iii. Demande de délocalisation de deux industries

Un exemple trouvé dans le bulletin municipal de 1961 concerne deux industries de la rue Coupefer, la Société de construction en serrurerie en Languedoc et la société Deschamps de fabrication de tuyaux, dérangent les habitations avoisinantes. Il est demandé par M. Ducler, lors d'un conseil municipal de les déplacer dans une zone industrielle car elles constituent un réel désagrément pour les habitants.⁴² Le lancement d'une pétition a été faite par les habitants pour le déplacement de ces industries qui créent des nuisances sonores jusqu'à tard le soir.⁴³ La mise en place des zones industrielles dans les plans d'aménagement permet d'appuyer les habitants sur leurs demandes de délocalisation de certaines industries présentes dans des quartiers devenus résidentiels. Les habitants font alors pression sur la municipalité pour éloigner les industries des habitations et donc du centre de Toulouse. Il est donc question à la fois à l'échelle nationale ou à l'échelle municipale de la suppression d'industries qui dérangent les habitations environnantes. La présence des industries est incompatible avec le développement des habitations.

iv. Éloignement des industries du centre-ville

Un dernier exemple qui justifie la nécessité de la réalisation de plan d'urbanisme et la mise en place de zonage concerne l'éloignement des industries par rapport au centre-ville et aux habitations. Certaines industries enclavées dans des secteurs principalement d'habitation se voient dans la nécessité de se délocaliser en périphérie de Toulouse. C'est le cas par exemple des abattoirs de Toulouse qui se trouvaient dans le quartier central de St-Cyprien et qui pouvaient déranger les habitations, mais aussi qui ne pouvaient pas s'étendre et disposer des dégagements nécessaires à leur fonctionnement⁴⁴. Les nouveaux abattoirs sont prévus d'être installés dans la zone industrielle Nord à côté du nouveau Marché-gare et du complexe pétrolier de Toulouse.

D'après ces exemples de revendication, les industries et les habitations sont difficilement coexistantes. En effet, une des solutions qui semble pertinente serait donc la mise en place d'un zonage afin de les séparer. La planification urbaine permettrait ainsi de gérer à la fois l'étalement urbain des habitations et l'implantation des industries. Dans la suite du chapitre, nous allons étudier la place de l'industrie dans les plans d'aménagement et d'urbanisme successifs et les différents zonages mis en place dans ces plans.

42 Bulletin municipal 1961 - Aménagement de la zone industrielle Sud - Demande d'une avance de 1 650 000 NF du fond national d'aménagement du territoire p.471 (AMT P01/1961)

43 Ibid.

44 BAZERQUE, Louis. Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment N°45, 2 Novembre 1963 (AMT102W69)

b. L'industrie vue dans les plans d'aménagement et d'urbanisme

Voir Annexe A : frise chronologique

Les plans d'aménagement et d'urbanisme sont apparus à Toulouse suite à la loi Comudet de 1919 qui imposait aux villes de plus de 10 000 habitants de se munir d'un «Plan d'aménagement, d'Embellissement et d'Extension». Ce plan devait être approuvé par le Conseil d'État, mais était entièrement à la charge des communes pour le choix de l'urbaniste et les frais financiers engagés⁴⁵. C'est en 1928 qu'apparu le premier plan d'urbanisme de Toulouse, réalisé par Léon Jaussely⁴⁶. Le plan Jaussely était très interventionniste avec la mise en place de nombreuses percées dans le centre historique de Toulouse, mais il n'entrera jamais en vigueur. Malgré tout, plusieurs projets furent repris dans les plans postérieurs, il s'agit par exemple de la démolition de l'école vétérinaire⁴⁷ et de la prolongation des allées Jean-Jaurès au niveau de Jolimont⁴⁸. Léon Jaussely mis en place un premier zonage très sommaire avec des zones d'habitation classées en fonction de la densité, allant du plus dense au centre, au moins dense en périphérie de la ville. En ce qui concerne les zones industrielles, il en délimita quatre : Lalande, la Cartoucherie, la Poudrerie et une dernière à Montaudran (fig.6). Enfin, le plan Jaussely prévoyait le transfert de l'usine à gaz et des Abattoirs dans la zone industrielle de la Cartoucherie⁴⁹. Trois des zones industrielles s'appuyaient sur l'existence préalable d'industries dans ces lieux. Seule la zone industrielle Nord constitue une zone industrielle rajoutée. Je n'ai pas trouvé d'écrit permettant d'expliquer l'implantation de cette zone industrielle, mais il est sûr que Léon Jaussely voulait rassembler les industries entre elles et les implanter en périphérie des habitations, mais à l'intérieur de la limite de la ville. D'après son plan, Léon Jaussely souhaitait garder voire même permettre le développement du secteur industriel à Toulouse.

Le 15 juin 1943 sous le régime de Vichy, fut mise en place une nouvelle loi d'urbanisme qui complète les lois antérieures et codifie les plans d'aménagement. Cette loi transféra les responsabilités des plans d'urbanisme des communes à l'État, dans une volonté de réorganisation et de centralisation des pouvoirs. De plus, elle généralisa le permis de construire (délivré par le préfet), ce qui représente un point crucial dans le renforcement de la réglementation en urbanisme⁵⁰. Un nouveau plan d'urbanisme fut alors mis en place, il s'agit du plan de Charles Nicod. Par la suite, la loi foncière de 1967 introduira deux nouveaux documents d'urbanisme : le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) et le Plan Organisation des Sols (POS). Cette loi définira la création d'un nouvel organisme qui sera garant de la mise en œuvre et de l'application de la nouvelle

45 COPPOLANI, Jean. *Les Plans d'urbanisme de Toulouse au XX^e siècle*. Vol. LVIII. Mémoires de la société archéologique du Midi de la France, 1998 - p.208

46 Léon Jaussely, né le 9 janvier 1875 à Toulouse, réalisa ses études à l'École des beaux-arts de Toulouse, puis à l'École nationale des beaux-arts de Paris. Diplômé en 1903, il s'intéressa rapidement aux questions d'urbanisme et d'aménagement et gagna en 1905 le concours pour le plan d'extension de Barcelone. Concernant l'urbanisme, il s'intéressa à l'aménagement de Berlin dont il gagna le second prix du concours, au projet de l'extension de Paris et de Grenoble. Il fut chargé des plans d'aménagement de Toulouse, Carcassonne, Pau, Tarbes et Vitel. Il réalisa tout de même quelques projets architecturaux dont l'ancien siège social de La Dépêche du Midi à Toulouse (actuellement une boutique Orange, rue Alsace Lorraine). Il pourrait être celui qui serait à l'origine de l'introduction du mot «urbanisme» en France.
Source : http://www.citechailot.fr/ressources/expositions_virtuelles/portraits_architectes/biographie_JAUSSELY.html

47 Anciennement située à la place de l'actuelle médiathèque José Cabanis.

48 COPPOLANI, Jean, *op.cit.*, p.210

49 *Ibid.* p.212

50 BERNARD, Catherine, *Toulouse, parcelles de mémoire : 2000 ans d'histoire urbaine au regard de 8 siècles d'archives municipales*. Les Parchemins du Midi. Toulouse. 2005. p.303

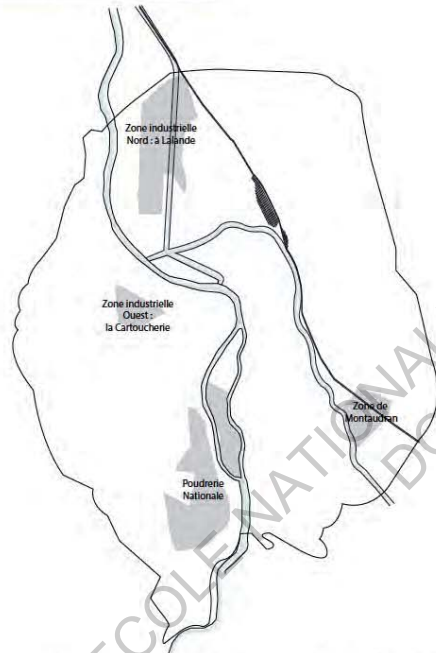
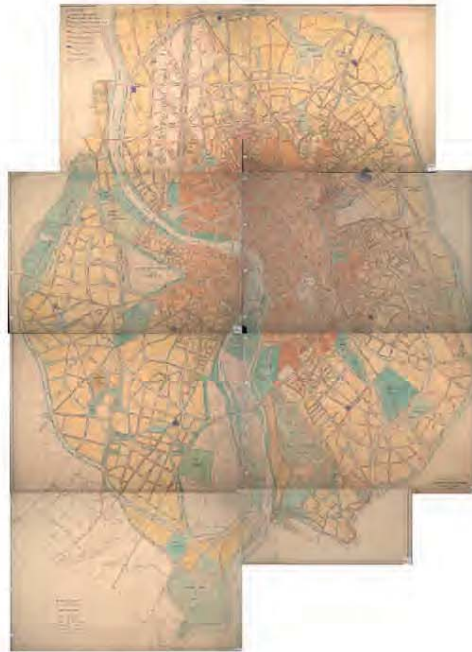


Figure 6. Les zones industrielles du plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de Léon Jaussely de 1926 - Dessin Manon Daumur (Source AMT 21Fi37 à 21Fi44)

réglementation, il s'agit de la Commission Locale d'Aménagement et d'Urbanisme (CLAU). Cette commission sera présidée par des élus et les représentants des administrations associées.

i. Plan Charles Nicod (1947-1962)

La ville, sous la municipalité d'André Haon, passa un premier contrat le 6 juillet 1942 avec un architecte-urbaniste, Grand Prix de Rome : Charles Nicod^{51 52}. Suite à la loi de 1943, l'État obtenant les responsabilités des plans d'urbanisme, renouvela, le 9 octobre 1944⁵³ le contrat de la ville passé auparavant avec l'urbaniste Charles Nicod⁵⁴. Charles Nicod était donc le représentant de l'État, aidé par un bureau d'étude de Toulouse, dirigé par l'architecte Joachim Génard⁵⁵. Le plan Nicod fut voté et approuvé par arrêté ministériel le 23 octobre 1947.

Le plan de Charles Nicod (fig. 7) réprit en partie des éléments tirés du plan de Léon Jaussely et garda un aspect assez interventionniste. Charles Nicod fut encore très centré sur la réorganisation et le développement de la voirie à Toulouse, mais de façon moins marquée que pour le plan Jaussely. Nicod proposa la mise en place de deux rocade autour de Toulouse et de voiries radiales allant de ces rocade au centre-ville de Toulouse. D'un autre côté, Charles Nicod a approfondi le zonage de Toulouse à partir des zones vaguement définies par Léon Jaussely. La loi de juin 1943 demandait la définition d'un périmètre d'agglomération, qui définirait la zone d'intervention et donc de modernisation de la municipalité. Le périmètre d'agglomération devait englober au maximum les surfaces déjà bâties et rajouter les zones à urbaniser, et contraindre ainsi la prolifération de lotissements en périphérie pour limiter l'étalement urbain⁵⁶. A l'intérieur du périmètre d'agglomération, le plan définissait des zones d'habitation, au nombre de trois, des zones industrielles et des zones rurales⁵⁷. Les zones industrielles sont définies plus précisément que sur le plan Jaussely et sont pourvues d'une réglementation sommaire. L'urbaniste propose de développer les zones industrielles dans les zones où les industries sont déjà présentes, à proximité des canaux et de voies ferrées et éloignées des habitations. Il définit ainsi une zone industrielle formée par l'ONIA et la Poudrerie, une zone au niveau de la gare St-Cyprien, une autre au niveau des ponts jumeaux. Il prévoit le rajout d'une zone industrielle au Nord de la commune pour les établissements insalubres⁵⁸ et une au Sud-Est⁵⁹. Dans le *rapport et conclusion sur l'enquête documentaire* de 1955⁶⁰, Charles Nicod effectue un recensement des industries en place à Toulouse en 1954⁶¹. Il montre un tableau bien sombre

51 Délibérations du conseil municipal de 1942 – *Plan d'extension et d'embellissement de la ville de Toulouse-Traité Nicod* – AMT PO1/1942 – p. 192

52 Charles Nicod est né à Levier le 8 Janvier 1878 et est décédé en 1967. Elève de l'École des Beaux-Arts de Paris en 1891, il en sort diplômé en 1907. Il reçoit la même année le Grand prix de Rome. En tant que pensionnaire de l'Académie de France à Rome, il participe en 1910 avec Léon Jaussely au concours pour l'aménagement de Berlin. Il réalisera les plans d'aménagement de Blois, Toulouse, Bayonne et du centre de Paris.

Source : Nicod, Charles (1878-1967). [s.d] Archiwebture [en ligne] [Consulté le 22 juin 2016]

Disponible à l'adresse : http://archiwebture.citechailot.fr/fonds/FRAPN02_NICOD

53 Délibérations du conseil municipal de 1944 – *Modification au traité Nicod Architecte-Urbaniste* – AMT PO1/1944 – p. 120

54 COPPOLANI, Jean. *Les Plans d'urbanisme de Toulouse au XX^e siècle*. Vol. LVIII. Mémoires de la société archéologique du Midi de la France, 1998 – p. 208

55 *Ibid.* – p. 213

56 Délibération du Conseil municipal - Séance du 11 juillet 1960 - (AMT 5S576)

57 COPPOLANI, Jean, *op.cit.*, p. 214

58 NICOD, Charles, *Plan d'aménagement de Toulouse - Rapport succinct*, 1948, archives AMT 5S576 - p. 7

59 NICOD, Charles, *Rapport et conclusion de l'enquête documentaire*, 1955, archives AMT 5S576 - p. 53 - 54

60 *Ibid.*

61 Voir chapitre I

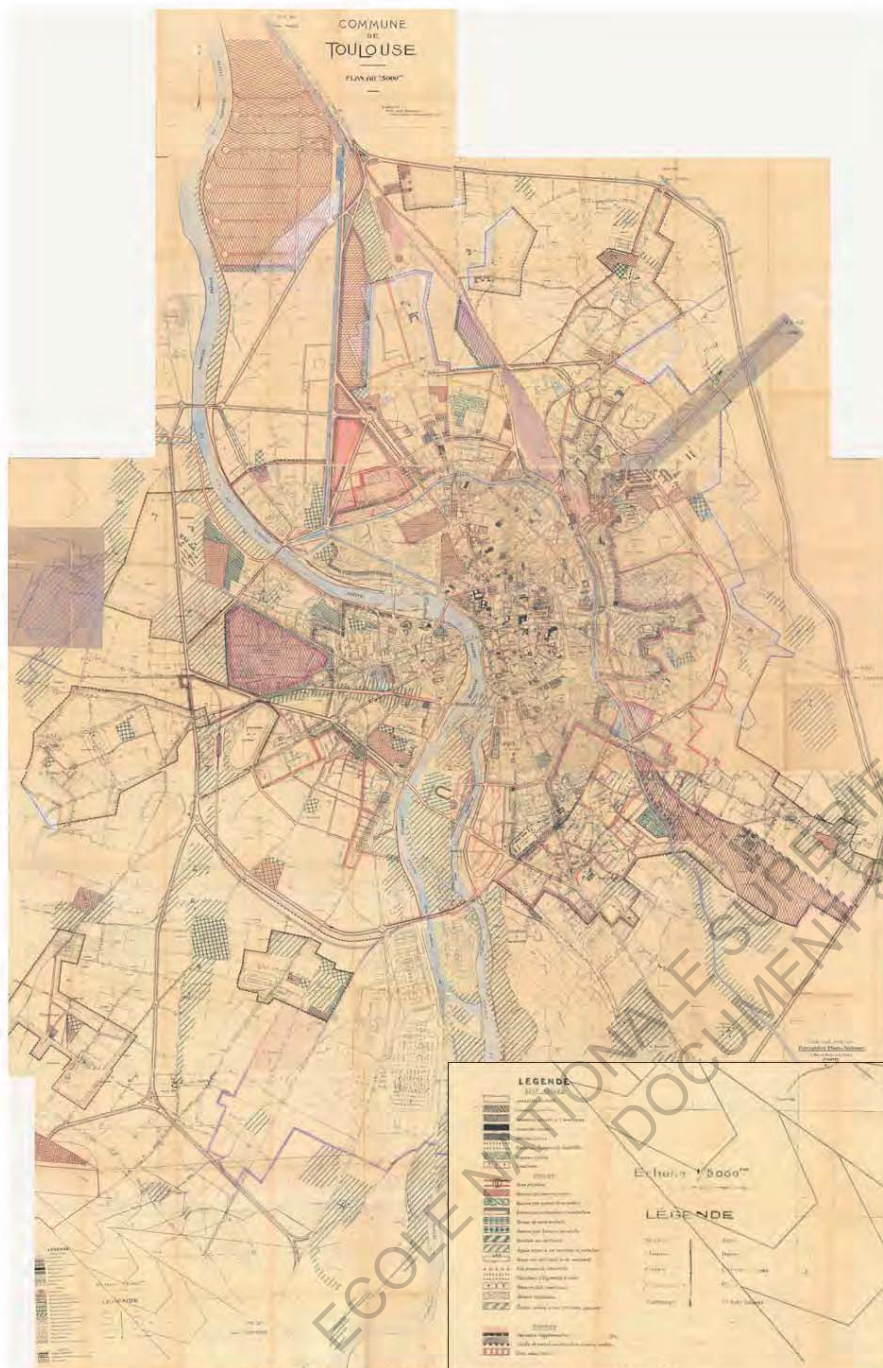
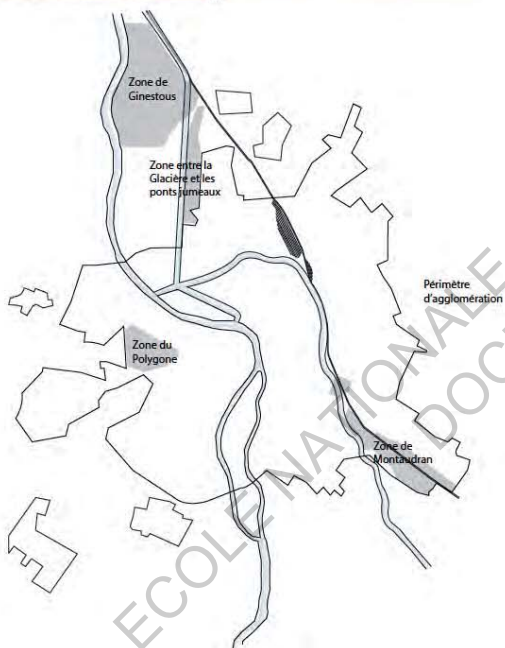
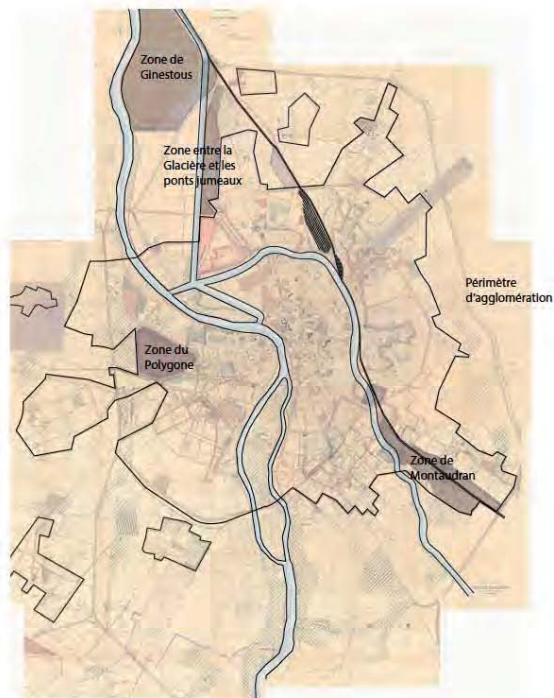


Figure 7. Plan d'aménagement de Toulouse - Charles Nicod - 1948 (AMT 5S576)



de Toulouse, ville florissante et ayant sa région qui décline petit à petit. L'économie de la région est faiblissante à la fois dans les domaines industriel et agricole, entraînant une baisse démographique de la région, alors que la démographie à Toulouse est en augmentation. Ce déséquilibre entre Toulouse et sa région n'est pas bon signe selon Charles Nicod, Toulouse ne peut pas se développer correctement⁶².

Le plan de Nicod définit ainsi plusieurs zones industrielles (fig.8), présentées sur le plan d'aménagements de 1948⁶³.

- Une zone au Nord de Toulouse au niveau du quartier Ginestous entre la Garonne et le canal latéral.
- Une zone située entre les ponts jumeaux et le quartier de la Glacière, le long du canal latéral à la Garonne
- Une zone le long du canal du Midi au niveau des quartiers des Minimes et des ponts Jumeaux
- Une zone au niveau du Polygone
- Une zone au niveau de l'aérodrome de Montaudran
- Une zone au niveau du pont des Demoiselles

Les schémas ci-contre (fig.8), réalisés à partir du plan de Charles Nicod de 1948 permettent d'extraire du plan général, les zones industrielles définies par l'urbaniste. Charles Nicod reprend les principales zones existantes et les zones prévues par Léon Jaussely mais en les réduisant. De plus il prévoit la mise en place de deux nouvelles zones industrielles à l'extérieur du périmètre d'agglomération, il s'agit de la zone Ginestous au Nord et de la zone le long du canal latéral à la Garonne. Ces deux nouvelles zones ne s'appuient pas sur des réalités existantes, mais plutôt sur une bonne desserte via la Garonne, le canal latéral et les voies ferrées. Elles sont d'ailleurs situées sur des zones très peu construites à caractère principalement agricole. Il est étonnant de voir sur le plan que la zone de l'ONIA et de la Poudrerie n'ont pas été prises en compte dans le zonage défini par Charles Nicod. Cette zone n'a-t-elle pas été considérée comme une zone industrielle, mais plutôt comme une zone militaire ? En tous cas, sur le plan de 1948, l'ONIA et la Poudrerie ne correspondent à aucun zonage particulier. Le plan Nicod de 1948 n'entra jamais en vigueur, car il n'a pas pu être approuvé, pour cause de perpétuelles modifications. En effet, ce plan définissait à la fois un aspect réglementaire (avec la définition du zonage et des règlements de construction) et à la fois un aspect prospectif (avec les aménagements à réaliser, les voiries à créer...). Le fait que ces deux aspects soient rassemblés dans un même document, rend l'approbation du document très difficile voire impossible. L'aspect réglementaire est fait pour durer, alors que l'aspect prospectif doit être régulièrement adapté et modifié en fonction de l'évolution de la ville.

Figure 8. Les zones industrielles du plan d'aménagement de Charles Nicod de 1948 - Dessin Manon Daumur (Source AMT 5S576)

62 NICOD, Charles, *Rapport et conclusion de l'enquête documentaire*, 1955, archives AMT 5S576 p.55, 56

63 NICOD, Charles, *Plan d'aménagements de Toulouse*, 1948, archives AMT 5S576

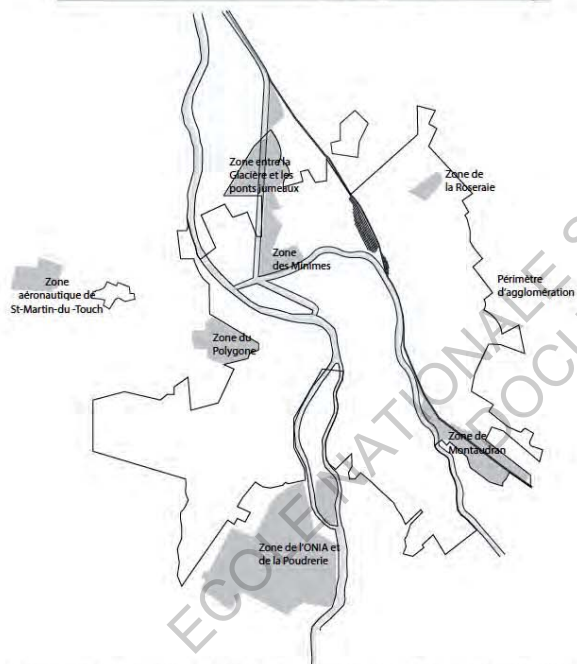


Figure 9. Les zones industrielles du PUD de 1962 - Dessin Manon Daumur (Source AMT 839W)

ii. PUD (1962-1967)

Le Plan d'urbanisme directeur ou PUD est la continuité des plans de Charles Nicod. Les principaux éléments du dernier plan Nicod ont été repris pour l'élaboration de ce plan, après quelques modifications, le plan fut voté par décret d'approbation le 31 juillet 1962⁶⁴. Suite à un nouvel arrêté en avril 1963 et à des critiques sur la trop forte intervention de l'État dans les documents d'urbanisme, l'élaboration des plans d'urbanisme repasse sous la responsabilité de la ville représentée par l'«Atelier municipal d'urbanisme» et de l'État représenté par l'urbaniste en chef de la région et par la direction départementale de la construction⁶⁵. Ce plan entra en révision dès 1963, juste après approbation.

Le PUD de 1962 (fig.9) définit sept zones industrielles :

- La zone de la Roseraie
- La zone de Montaudran
- La zone de l'ONIA et de la Poudrerie
- La zone du Polygone
- La zone des Minimes
- La zone le long du canal latéral à la Garonne
- La zone aéronautique de St-Martin-du-Touch

Les zones industrielles reprises du plan Nicod sont la zone entre la glacière et les ponts jumeaux, la zone des minimes, la zone de Montaudran et la zone du Polygone. De plus on voit la disparition de la zone de Ginestous et l'apparition de nouvelles zones : la zone de la Roseraie, la zone aéronautique de St-Martin-du-Touch et la zone de l'ONIA et de la Poudrerie. Il paraît normal de voir l'apparition de la zone de l'ONIA et de la Poudrerie qui n'avaient pas été prise en compte dans le plan de Charles Nicod de 1948. On voit aussi, l'apparition de la zone industrielle de St-Martin-du-Touch suite à l'implantation des usines Dewoitine en 1927, société nationalisée en 1937 pour devenir la SNCASE. Cette société aéronautique détient deux usines : une à St-Martin-du-Touch et une aux Minimes. La zone de Montaudran est située au niveau des usines Bréguet. Un règlement d'urbanisme⁶⁶ accompagne le plan directeur d'urbanisme, il définit les différentes zones : les zones d'habitation avec plusieurs secteurs de A à C, les zones industrielles et la zone rurale. Les zones industrielles sont définies comme suit dans l'article 4 : « Ces zones sont constituées par les parties de territoire communal dans lesquelles peut être maintenu, développé et créé le groupement des établissements industriels ainsi que dépôts ou des installations publiques ou privées dont le voisinage est indésirable pour l'habitation ». Les termes « indésirable pour l'habitation » est extrêmement important, le caractère indésirable des industries est ici soulevé dans le règlement d'urbanisme. La présence des industries et les habitations est incompatible dans une même zone. De plus, ces réglementations étant très succinctes, le terme indésirable pour l'habitation n'est pas explicite. Concernant la réglementation spéciale des zones industrielles, les habitations ne sont pas autorisées et le règlement définit des règles d'implantation des bâtiments, de limite de propriété et de hauteurs

64 Décret du 31 juillet 1962 portant approbation du plan d'urbanisme directeur de la ville de Toulouse, par le Premier Ministre Georges Pompidou – AMT 839W

65 COPPOLANI, Jean. *Les Plans d'urbanisme de Toulouse au XX^e siècle*. Vol. LVIII. Mémoires de la société archéologique du Midi de la France, 1998 - p.217

66 Règlement d'urbanisme, *Plan directeur d'urbanisme de la ville de Toulouse* – Département de la Haute-Garonne – AMT 839W

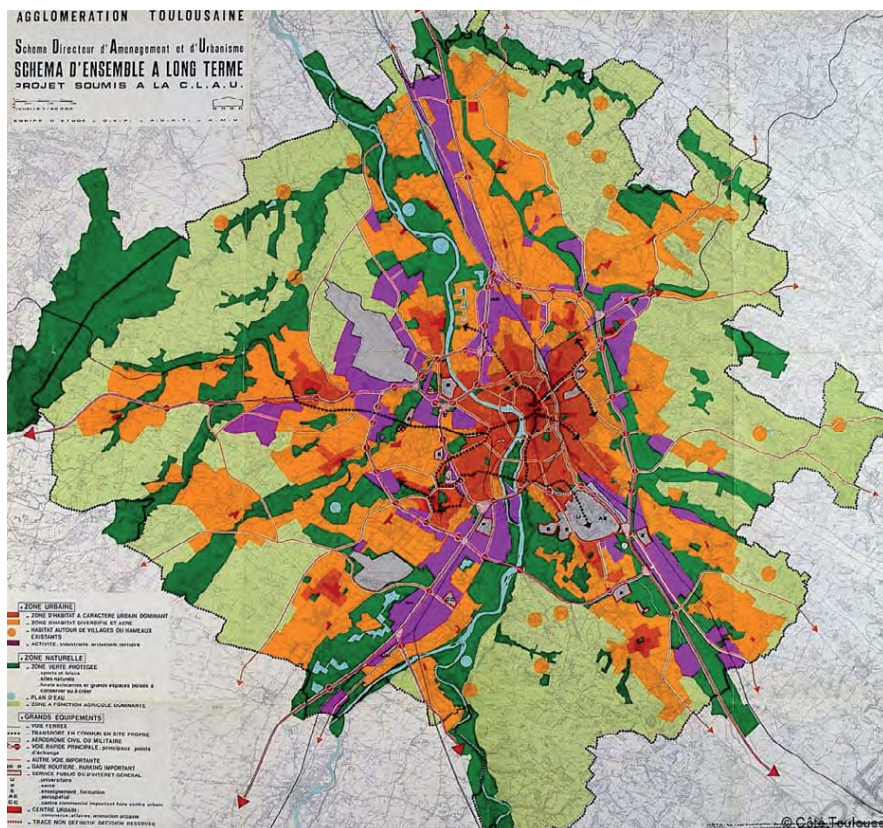


Figure 10. Schéma d'ensemble à long terme - SDAU 1975 (Source AMT 102W69)

limites des bâtiments.

Concernant le périmètre d'agglomération, on note une augmentation de la surface globale de la zone d'agglomération, avec notamment un élargissement au Sud de Toulouse et la prise en compte dans le périmètre d'agglomération des zones industrielles (zones de l'ONIA et de St-Martin-du-Touch) et l'apparition de nouvelles zones industrielles, liées au développement du secteur aéronautique. Le PUD reste assez fidèle au plan de Charles Nicod et ne montre pas de virement de situation. Le PUD durera à peine 5 ans, puisque le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme ou SDAU sera mis en place à partir de 1967. Le PUD constituait un document de transition entre le plan de Charles Nicod et le SDAU.

iii. SDAU (1967-1982)

Suite à la loi d'orientation foncière ou loi LOF adoptée le 30 décembre 1967, les communes devaient mettre en place deux nouveaux documents d'urbanisme qui remplaçaient l'ancien PUD, il s'agit du Plan d'Occupation des Sols (POS) et du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU). Le POS et le SDAU constituent deux documents qui réglementent l'évolution urbaine de Toulouse. Le POS gère la planification réglementaire à l'échelle communale, il est élaboré à l'initiative des communes, alors que le SDAU définit les orientations stratégiques du territoire à long terme. Ces deux documents permettent une séparation entre l'aspect réglementaire avec le POS et l'aspect prospectif avec le SDAU. La séparation de ces deux aspects réglementaire et prospectif pose les bases de l'urbanisme tel qu'on le connaît aujourd'hui. Ainsi, le PLU⁶⁷ et le SCoT⁶⁸ découlent directement du POS et du SDAU. D'autre part, la loi LOF définit un nouvel organisme qui sera garant de mettre en œuvre et d'appliquer la nouvelle réglementation, il s'agit de la Commission Locale d'Aménagement et d'Urbanisme (CLAU). Cette commission est présidée par des élus et les représentants des administrations associées. Une des premières missions de la CLAU sera de définir les limites du périmètre d'agglomération du SDAU qui comprendra un total de 63 communes⁶⁹. Il est intéressant de noter que la CLAU est une commission publique constituée d'élus et de politiciens, qui s'occupent de gérer l'urbanisme de Toulouse. Il y a ici un radical changement entre les plans d'aménagement et d'urbanisme de Charles Nicod, conçu par un urbaniste et le SDAU qui sera géré par des élus, il s'agit donc d'une décision politique et non pas urbaine à proprement parler. L'équipe qui s'occupe de la conception du SDAU de Toulouse est composée : de l'atelier municipal d'urbanisme⁷⁰ de la ville de Toulouse, de l'agence d'urbanisme de l'agglomération toulousaine et de la direction départementale⁷¹. Une fois la conception du SDAU réalisée, le document passe devant les conseillers municipaux pour validation puis devant les ministres de l'équipement et de l'intérieur pour approbation finale. Le but du SDAU (fig.10) est de définir une organisation générale pour l'agglomération toulousaine tout en prévoyant un développement économique de la région, il s'agit d'un document d'orientation territoriale sur le long terme. Le SDAU doit respecter et suivre les dispositions prises par les directives nationales d'aménagement du territoire élaborées par la DATAR.⁷²

67 PLU : Plan Local d'Urbanisme

68 SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

69 SDAU de l'agglomération toulousaine - Novembre 1974 - Document de synthèse n°2 p.5 (AMT 102W69)

70 Présidé au départ par Germain Tarrus.

71 SDAU de l'agglomération toulousaine - Novembre 1974 - Document de synthèse n°2 (AMT 102W69)

72 Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale

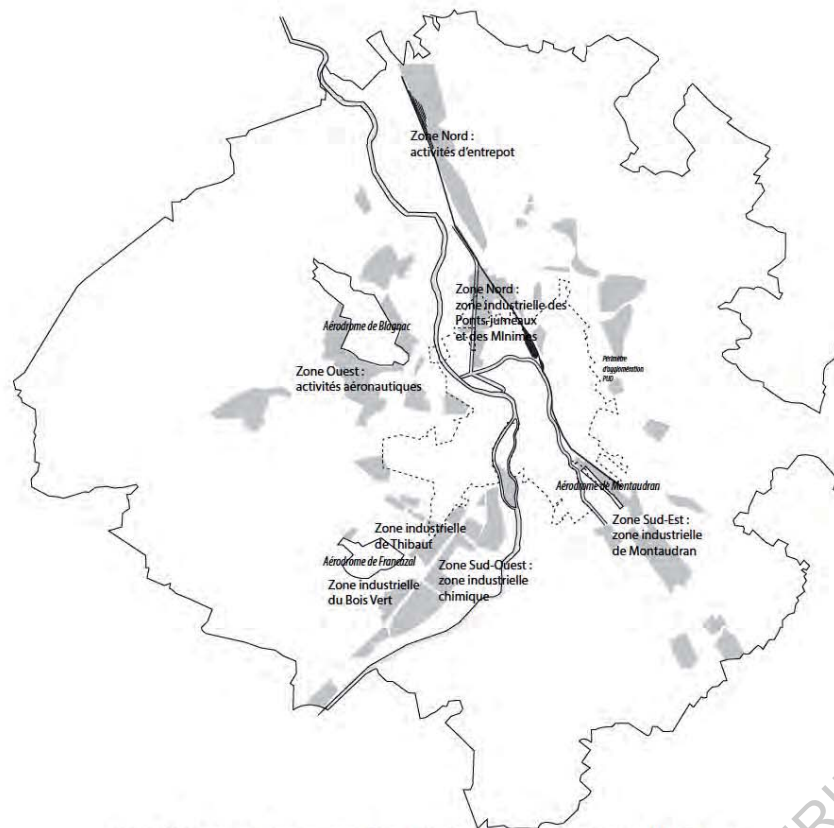


Figure 11. Zones d'activité prévues au SDAU 1975 - Dessin Manon Daumur (Source AMT 102W69)

L'architecte, Germain Tarrius, directeur de l'atelier municipal d'urbanisme réalisa un état des lieux sur la ville de Toulouse avant de réaliser les documents d'aménagement nécessaire à la modification et à l'amélioration des documents d'urbanisme⁷³. L'état des lieux de Toulouse, réalisé par Germain Tarrius est sensiblement le même que celui réalisé 15 ans plus tôt par l'urbaniste Charles Nicod. En 1969, G. Tarrius fait le constat que 59% de la population active industrielle travaille dans les trois branches principales de Toulouse qui sont : le bâtiment, l'aéronautique et l'industrie chimique⁷⁴. Les toulousains sont tributaires de ces industries peu diversifiées. Mais il est intéressant de voir que la politique d'urbanisation a pris un nouveau tournant. Selon G. Tarrius la mise en place d'un nouveau zonage défini par l'atelier d'urbanisme de Toulouse est nécessaire pour moderniser les industries existantes et en implanter de nouvelles. Les pouvoirs publics doivent grâce à leurs aménagements anticiper l'accueil de nouvelles industries⁷⁵. Ainsi le développement économique de la ville et l'urbanisation doivent être anticipés par le même document : le SDAU.

Le document de synthèse du SDAU⁷⁶ de novembre 1974 est lui aussi intéressant à étudier car il réalise le même état des lieux du secteur industriel que celui réalisé 5 ans plus tôt par G. Tarrius. Le secteur industriel est caractérisé par des emplois dans trois principaux secteurs : l'aéronautique, la chimie et l'informatique. A travers ces différents secteurs, les emplois sont concentrés dans un nombre restreint d'industries. L'offre d'emplois à Toulouse est donc restreinte et concentrée dans quelques entreprises.

À partir de ces constats, le document de synthèse définit les différents pôles d'attraction (voir fig.11) dont font partie l'aéroport de Blagnac et les industries s'y rattachant, les zones industrielles du secteur Sud-Ouest et les zones d'activités dans le secteur Nord.

Les objectifs du SDAU concernant l'industrialisation de Toulouse sont très clairs (fig.11), il s'agit de :

- Favoriser le développement de la zone Ouest et des activités liées à l'aéronautique
- Poursuivre le développement de l'axe Sud-Est (extension de la zone industrielle de Montaudran)⁷⁷
- Contrôler l'implantation des activités le long de l'axe Nord (affirmer la vocation d'activités industrielles, créer une réserve foncière pour de futures implantations)⁷⁸ et ajouter une zone industrielle à vocation d'entrepôts au Nord.
- Poursuivre le développement de la zone industrielle Sud-Ouest en conservant la vocation industrielle chimique avec l'ancienne poudrerie et en créant deux zones industrielles (la zone industrielle de Thibaut et zone industrielle du Bois-Vert à Portet).

En résumé, le SDAU doit confirmer la vocation industrielle de Toulouse en réservant des terrains à proximité de la nouvelle rocade ou des voies ferrées et en aménageant ces terrains afin d'attirer de nouvelles industries. Le zonage a été modifié, en effet dans le SDAU, on peut voir l'apparition de la zone d'activité qui regroupe à la

73 Etudes réalisées par G. TARRIUS «Toulouse- face à ses problèmes», le21 Avril 1969 (AMT 102W182)

74 Ibid.

75 Ibid.

76 SDAU de l'agglomération toulousaine - Novembre 1974 - Document de synthèse n°2 (AMT 102W69)

77 Ibid. p.34

78 Ibid. p.33

fois les industries, l'artisanat et le tertiaire. Cette nouvelle zone englobe donc plus largement tous les secteurs d'activités économiques de Toulouse. Nous nous intéresserons maintenant à la zone d'activité qui correspond aux anciennes zones industrielles élargies. De plus, pour répondre à ces objectifs ambitieux, une nouvelle zone a été mise en place, il s'agit des Zones d'Aménagement Différé ou ZAD⁷⁹ qui permettent à la municipalité d'étendre dans le temps l'aménagement des différentes zones, en réservant les terrains d'aménagements futurs.

D'après le schéma (fig.11), les zones d'activités sont situées principalement le long des axes routiers ou ferroviaires et à proximité des aérodromes. Les zones industrielles se sont multipliées et sont bien plus nombreuses que lors des précédents plans d'urbanisme. Ces zones sont centrées sur Toulouse au centre de l'agglomération toulousaine, la périphérie de l'agglomération étant composée principalement de zone verte ou zone agricole. Les zones industrielles du PUD ont été reprises et de nouvelles zones ont été créées à l'Ouest autour de l'aéroport de Blagnac et à l'Est. Le SDAU montre un fort tournant dans les objectifs des plans d'aménagement concernant le développement industriel de Toulouse. Le SDAU permet de mettre en place des objectifs afin d'aménager et de moderniser des emplacements pour rendre attractif l'agglomération toulousaine.

Le changement radical de discours entre Charles Nicod (urbaniste) et Germain Tarrius (architecte principal, directeur de l'atelier d'urbanisme) est clair d'après les plans. Germain Tarrius prône le développement de l'industrie à Toulouse, ce qui permettrait d'obtenir une certaine stabilité pour la ville. Le développement des industries fait partie des priorités en termes d'aménagement de Toulouse⁸⁰, ce qui n'était pas le cas dans le discours de Charles Nicod.

En conclusion de la partie II, les zones industrielles se multiplient au cours des nouveaux plans d'aménagement et d'urbanisme. En effet, on voit l'apparition de nouvelles zones industrielles, par exemple: la zone aéronautique de St-Martin-du-Touch et de Blagnac, l'agrandissement d'anciennes zones industrielles avec la zone de Montaudran-Labège, mais aussi l'éparpillement et la création de nombreuses petites zones industrielles dispersées dans l'agglomération. D'après ces premières analyses, on se rend compte que malgré la mise en place des zones industrielles, les industries continuent à se développer en dehors de ces zones. Quels sont les acteurs qui ont un rôle dans l'évolution du zonage ? Qui intervient dans le processus de développement industriel de Toulouse? Est-ce que les industries s'implantent où elles le souhaitent malgré le zonage mis en place ? Voici les questions auxquelles la troisième partie essaiera de répondre.

79 SDAU de l'agglomération toulousaine - Novembre 1974 - Document de synthèse n°2 (AMT 102W69) - p.77

80 Études réalisées par G. TARRIUS «Toulouse- face à ses problèmes», le21 Avril1969 (AMT 102W182)

III. UNE DIFFICULTÉ À ANTICIPER LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL DE TOULOUSE

a. Une impulsion venue d'en haut : la politique de décentralisation des industries en France

i. Les plans de modernisation et d'équipement

Après la deuxième guerre mondiale, il était nécessaire de reconstruire le plus rapidement possible la France pour améliorer les conditions de vie des français et développer les industries pour redresser l'économie. L'état d'esprit changea de façon importante, l'urbanisation de la France devient une des préoccupations du gouvernement avec le Premier Ministre Georges Pompidou.

L'État a mis en place des plans de modernisation et d'équipement à partir de 1946 afin d'aider à la reconstruction de la France après la seconde guerre mondiale. Le commissariat général du plan d'équipement et de la productivité fut chargé de produire les différents plans⁸¹. Ces plans devaient permettre d'élever le niveau de vie des français, de moderniser les activités et l'agriculture et de développer les industries⁸². Le premier plan de 1947 à 1953 avait pour but de relancer la production et de répondre aux besoins primaires de la société et de reconstruire la France. Ce plan est aussi le plan de la nationalisation, l'État nationalisa de nombreuses industries de production, pour pouvoir ainsi contrôler les prix. Le plan II de 1954 à 1957, planifia le développement de la recherche et l'augmentation de l'efficacité des ressources matérielles et humaines. Le plan III de 1958 à 1961, aura pour objectif de poursuivre la croissance lancée par les deux précédents plans. De plus, ce plan marque aussi l'ouverture des frontières et la création du marché commun avec la signature du traité de Rome en 1958. Le plan VI de 1962 à 1965, marquera un tournant dans l'orientation. En effet, les précédents plans étaient tournés sur l'économie et la production. La production française étant très bonne, voire excédentaire dans les années 60, ce plan se préoccupera aussi de la dimension sociale. Le plan IV devient le «plan de développement économique et social»⁸³. Enfin, le plan V de 1966 à 1970, cherchera à planifier à la fois l'essor industriel et le progrès social.

C'est lors du Plan V que l'État veut mettre en place les métropoles d'équilibre afin de contrebalancer la puissance de la capitale parisienne vers de nouvelles métropoles françaises⁸⁴. La politique nationale définie en 1963, propose d'élever au rang de métropoles d'équilibre huit villes de France qui ont été choisies grâce à des études poussées comparant les villes de France. Il s'agit de développer la province et de délocaliser des pôles industriels en dehors de Paris⁸⁵, afin de donner une certaine multipolarité à la France⁸⁶. Afin de développer ces métropoles, les aménageurs ont tout misé sur le développement des industries⁸⁷. Le projet consistait en la mise en place de villes fortes économiquement ayant un rayonnement national voire international, permettant

81 COHEN, Jeanine. «Métropoles d'équilibre», Strates, Hors-série 2002

82 Les Plans de la reconstruction. Disponible à l'adresse : http://www.plan.gouv.fr/mission/h_plan2.php

83 Ibid.

84 ROCHEFORT, Michel. «Des métropoles d'équilibre aux métropoles d'aujourd'hui», Strates, Hors-série 2002

85 COPPOLANI, Jean. Les Plans d'urbanisme de Toulouse au XX^e siècle. Vol. LVIII. Mémoires de la société archéologique du Midi de la France, 1998 - p.218

86 ROCHEFORT, Michel. op. cit.

87 COHEN, Jeanine. «Métropoles d'équilibre», Strates, Hors-série 2002

de faire face à la concurrence grandissante en Europe et dans le monde. Les métropoles d'équilibre ont été choisies en fonction de leur rayonnement à l'échelle régionale, les huit villes sélectionnées sont : Marseille, Toulouse, Lyon, Bordeaux, Nantes, Nancy-Metz, Lille et Strasbourg. Ces huit villes réparties de façon équilibrée dans toute la France doivent permettre de contrebalancer le pouvoir de Paris. Les villes qui ont été désignées «métropoles d'équilibre», sont pour la plupart des villes ayant un passé fort industriel, avec notamment le développement d'une industrie au XIX^e siècle⁸⁸.

ii. Les nouveaux acteurs de la métropolisation

Le 14 Février 1963 sous le plan IV, trois décrets sont adoptés. Le premier sur la création de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (la DATAR), le deuxième sur le changement de compétence de la Commission Générale aux plans d'Urbanisme (CGU) qui devait maintenant gérer la conception de l'aménagement du territoire et le dernier décret sur la création du Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire (CIAT)⁸⁹. La DATAR, placée sous l'autorité du Premier Ministre est chargée de préparer les orientations et de mettre en œuvre la politique nationale d'aménagement et de développement du territoire français⁹⁰.

Afin de répondre aux objectifs fixés, le gouvernement a mis en place un Groupe Central de Planification Urbaine (GCPU) à partir de 1965, il deviendra par la suite à partir de 1970 le Groupe Central des villes nouvelles. Ce groupe de réflexion est constitué principalement d'élus représentant le ministère des Finances, du Budget et du Trésor, le ministère de l'Équipement⁹¹ et le ministère du Transport⁹². Les personnes appartenant au GCPU ne s'y connaissent donc pas forcément en matière d'urbanisme, ce sont des politiciens. Roger Goetze qui a fait parti du GCPU pendant plusieurs années affirme : «cela a été un assez grand travail, passionnant pour quelqu'un qui n'avait pas d'idées très précises en matière d'urbanisme...»⁹³. Le GCPU avait pour objectifs de définir les zonages des différentes métropoles (les zones d'habitation, les zones d'activité,...), de réfléchir et de concevoir des projets permettant de remédier à la perte d'industries dans tel ou tel secteur dans les différentes villes étudiées⁹⁴. Le GCPU pouvait donc même prévoir jusqu'à l'implantation de nouvelles industries. Les projets étaient transmis aux différentes villes sous forme de rapports en indiquant les différentes mesures à prendre afin d'aménager au mieux leur territoire⁹⁵.

L'OREAM est l'Organisation d'Études d'Aménagement des aires Métropolitaines, elle réalisait les recherches et les études nécessaires pour prévoir l'aménagement des métropoles d'équilibre. L'OREAM produisait des rapports et des analyses pour le GCPU. Toulouse est la seule métropole d'équilibre n'ayant pas eu d'OREAM⁹⁶.

88 ROCHEFORT, Michel. «Des métropoles d'équilibre aux métropoles d'aujourd'hui», Strates, Hors-série 2002

89 GOETZE, Roger «*Chapitre VI - Le groupe central de planification urbaine : des métropoles d'équilibre aux villes nouvelles (1965-1970)*»

90 Journal Officiel du 15 février 1963. URL : https://www.legifrance.gouv.fr/fo_pdf.do?id=JPDF1502196300001531&pageCourante=01531

91 Création du ministère de l'équipement par la fusion du ministère des travaux publics et du ministère de la construction suite au décret du 8 janvier 1966.

92 GOETZE, Roger, op. cit.

93 Ibid.

94 Ibid.

95 Ibid.

96 MARCONIS, Robert. «Toulouse une métropole en construction» dans La métropole toulousaine, rétro-prospectives pour 2050, aua/T, Détours prospectifs 2012

Les pouvoirs municipaux ne pouvaient pas intervenir directement dans les projets d'aménagement à réaliser dans leur ville, mais avaient un grand rôle à jouer concernant les relations à tisser avec les industriels. Le but est de créer des relations entre le pouvoir local et les décideurs économiques. Les métropoles d'équilibre devaient attirer les entreprises dans des lieux adaptés, pour cela il était nécessaire de montrer le meilleur de chaque ville. Les villes devaient montrer une bonne image d'elles et devaient proposer des services et des ressources nécessaires aux différentes industries pour inciter celle-ci à s'implanter chez elles. Il y a une certaine concurrence entre les différentes métropoles d'équilibre, mais aussi entre les métropoles européennes. Pour cela, certaines villes ont mis en place des pôles technologiques qui permettaient de regrouper des grandes écoles, des centres de savoirs et des centres de recherche et d'attirer l'implantation de nouvelles industries pour regrouper à la fois la connaissance, la recherche et les industries⁹⁷, c'est le cas par exemple du pôle scientifique de Sophia Antipolis à Nice.

Et enfin, les derniers à décider sont évidemment les industriels, qui doivent être d'accord pour s'implanter dans une nouvelle ville en dehors de Paris. Ce sont eux qui apportent les financements nécessaires aux implantations.

En conclusion de cette partie, je voudrais souligner le fait que les métropoles d'équilibre ont fait apparaître de nouveaux acteurs, avec une forte présence de l'État dans les décisions d'aménagement et le lancement d'une «politique volontariste de développement industriel»⁹⁸. Le changement de statut de la ville de Toulouse qui est passée au rang de métropole d'équilibre, marque une évolution nette dans l'image de la ville. Afin de se vendre et d'attirer des industries la ville a dû faire ressentir l'intérêt des habitants sur l'industrie et montrer une image positive comme une ville moderne, accueillante pour les nouvelles industries, ayant des ressources, des moyens importants.

b. **Une constante modification des plans d'urbanisme directeurs**

i. Un discours antagoniste entre Charles Nicod et la municipalité toulousaine

Comme on a pu le voir dans le chapitre précédent, le plan de Charles Nicod a mis près de 14 ans⁹⁹ avant d'être approuvé par l'ensemble des commissions. Cette difficulté d'approbation peut s'expliquer par les discordances entre des différents acteurs : entre notamment la municipalité de Toulouse et l'urbaniste Charles Nicod. Après la publication du plan d'aménagement et d'urbanisme proposé par Charles Nicod en 1948, la municipalité de Toulouse avec, à sa tête, le maire M.Badiou, propose un nouveau zonage concernant les zones industrielles, en rajoutant de nouvelles zones en 1950. Le plan initial proposait la mise en place de quatre zones industrielles, zones déterminées à partir d'industries existantes.

La municipalité demanda l'ajout de quatre zones supplémentaires¹⁰⁰ (fig.12), qui sont :

- La zone proposée rive gauche de la Garonne, entre l'île du Ramier et Portet-sur-Garonne

97 ROCHEFORT, Michel. «Des métropoles d'équilibre aux métropoles d'aujourd'hui», Strates, Hors-série 2002

98 COHEN, Jeanine. «Métropoles d'équilibre», Strates, Hors-série 2002

99 De 1948 à 1962

100 Lettre accompagnant un exemplaire du plan indicatif des zones industrielles dans la commune de Toulouse - le 24 Février 1950 (AMT 5S576)

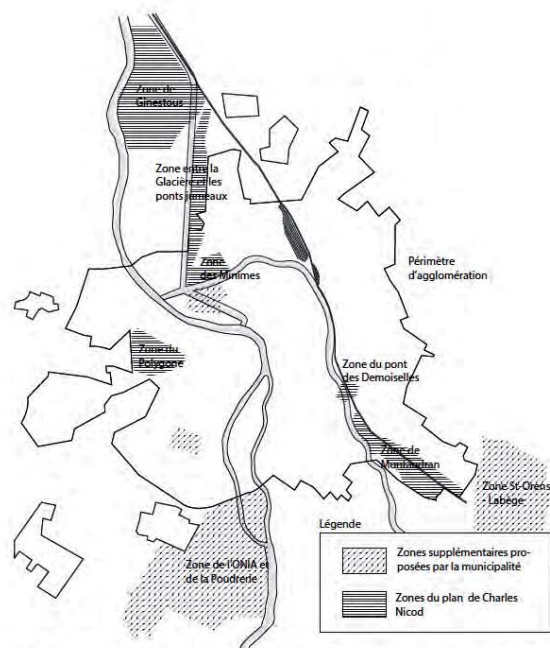


Figure 12. Zones industrielles rajoutées par la municipalité et celles proposées par Charles Nicod - 1950 - Dessin Manon Daumur (Source AMT 5S576)

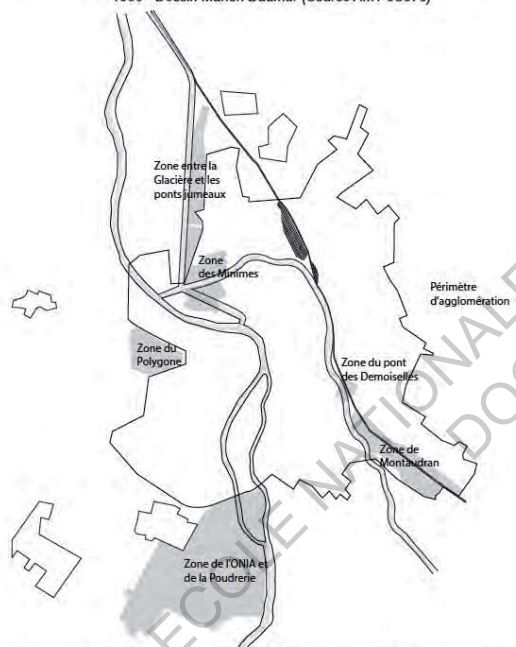


Figure 13. Zones industrielles plan Nicod de 1955 - Dessin Manon Daumur (Source COPPOLANI, Jean. « Le nouveau plan d'urbanisme de Toulouse ». Bibliothèque du Périgord (Toulouse))

- La zone proposée entre Saint-Orens et Labège
- La zone proposée à la Roseraie, le long des chemins de fer
- La zone proposée au niveau des ponts Jumeaux

Les zones industrielles proposées multiplient au moins par deux les surfaces des zones industrielles au sein de l'agglomération toulousaine. On voit bien à travers le schéma indiquant les zones industrielles prévues au plan Nicod ainsi que celles nouvellement proposées, que Charles Nicod et la municipalité n'avait pas les mêmes objectifs. Les discours entre la municipalité et l'urbaniste sont antagonistes. En effet, l'urbaniste ne voyait pas Toulouse comme une ville industrielle et ne souhaitait pas développer les industries en plus de l'existant. Alors que la municipalité a proposé de nouvelles zones industrielles (notamment celle de St-Orens et Labège) pour accueillir de nouvelles industries afin de développer la croissance toulousaine et a choisi d'étendre des zones existantes comme celle de l'ONIA. L'urbaniste souhaite protéger la ville et améliorer son cadre de vie et la municipalité a pour impératif de continuer le développement la ville, mais l'objectif commun est d'arriver à un développement harmonieux de la ville grâce à la mise en place d'une planification urbaine.

Un deuxième plan de Nicod a été proposé en 1955, il comporte quelques modifications notamment au niveau du périmètre d'agglomération et du zonage¹⁰¹. Ce plan (fig.13) reprend les principales zones industrielles prévues dans le plan précédent, mais réduit largement la zone industrielle Nord avec la suppression totale de la zone industrielle de Ginestous pourtant prévue par Charles Nicod. De plus, la zone située à Labège et St-Orens est aussi entièrement supprimée. Il semblerait qu'en 1955, les préoccupations ne vont pas vers l'extension de l'activité industrielle à Toulouse, mais se tournent vers un problème de manque de logements qui est de plus en plus important suite à la forte démographie de l'après-guerre. C'est d'ailleurs, en 1955 que Charles Nicod publie son *Rapport et conclusion de l'enquête documentaire* sur Toulouse¹⁰², dans lequel il prescrit de limiter le développement industriel et d'élargir l'offre de logements. Cette ouvrage a certainement influencé le nouveau plan de 1955. Les zones industrielles prévues au plan de 1955 semblent suffisantes vis-à-vis de la demande actuelle. Quel est le rapport de force entre l'urbaniste et la municipalité? Il semblerait d'après le plan de 1955, que le discours de l'urbaniste soit suivi.

Le PUD (fig.14) qui est approuvé par la commission nationale des plans d'urbanisme le 09 Octobre 1960, n'apporte que très peu de changement en ce qui concerne les zones industrielles. La zone de la Roseraie qui était prévue par la municipalité en 1950 et la zone aéronautique de St-Martin-du-Touch sont rajoutées. St-Martin-du-Touch est devenue une zone industrielle aéronautique suite au développement de la SNCAM¹⁰³ depuis son implantation en 1927.

ii. Des plans d'aménagements et d'urbanisme obsolètes

Les élections municipales de 1958 marquent un changement de municipalité avec l'arrivée de Louis Bazerque à la tête de la mairie de Toulouse. Louis Bazerque souhaite pousser la croissance et le développement

101 COPPOLANI, Jean. *Les Plans d'urbanisme de Toulouse au XX^e siècle*. Vol. LVIII. Mémoires de la société archéologique du Midi de la France, 1998.

102 NICOD, Charles, *Rapport et conclusion de l'enquête documentaire*, 1955, archives AMT 5S576

103 Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Midi

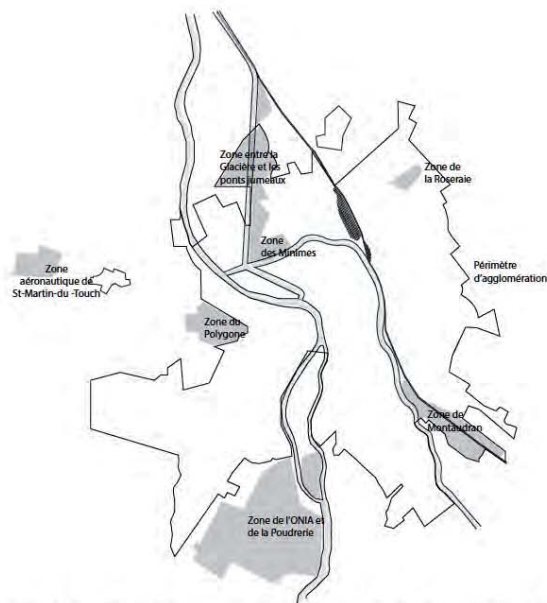


Figure 14. Zones industrielles proposées dans le PUD - 1962 - Dessin Manon Daumur (Source AMT 839W)

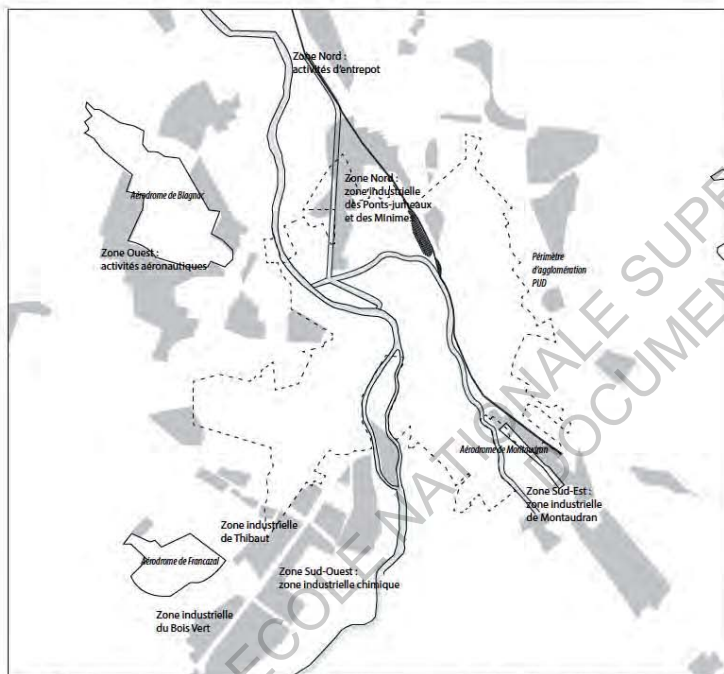


Figure 15. Zones d'activité proposées dans le SDAU (zoom sur Toulouse) - 1975 - Dessin Manon Daumur (Source AMT 102W69)

économique de Toulouse, c'est une erreur selon lui de freiner le développement de Toulouse sous prétexte que la ville ne peut pas en supporter les conséquences notamment en termes de logements¹⁰⁴. Ce changement de municipalité entraîne un changement dans les objectifs des plans d'urbanisme. Selon Louis Bazerque le plan PUD approuvé par décret le 31 juillet 1962, n'est plus d'actualité et doit donc être révisé. La ville évolue plus vite que son plan, par exemple la localisation des implantations industrielles doit être modifiée car elle ne répond plus aux besoins de la ville¹⁰⁵.

Dans la revue du *Moniteur des travaux publics et du bâtiment* de novembre 1963¹⁰⁶, un article est publié sur la modernisation de Toulouse, rédigé par Louis Bazerque. L'article est divisé en quatre points de préoccupations majeures :

- 1) Les équipements techniques de la ville de Toulouse
- 2) Les équipements généraux
- 3) L'urbanisme
- 4) L'expansion industrielle

Le développement industriel est devenu une des préoccupations de la nouvelle municipalité. Dans le chapitre sur l'expansion industrielle, le maire L. Bazerque parle de déséquilibre «entre la rapidité de la croissance démographique et le retard accumulé sur le plan du développement de l'économie locale»¹⁰⁷. L'évolution entre PUD (fig.14) et le SDAU (fig.15) est très marquée le souhait de développer l'industrie. L'apparition de nouvelles zones industrielles à l'Est et à l'Ouest et l'extension des zones existantes traduisent une volonté politique clairement affichée de promouvoir l'industrie à Toulouse. Des mesures sont prises afin d'attirer de nouvelles industries et d'inciter des décentralisations de Paris à Toulouse. Des projets comme l'aménagement de la zone industrielle Sud ou la création d'une zone industrielle pour des industries sans nuisance au sein de la ZUP du Mirail sont prévus. Il est nécessaire de créer une diversification de l'industrie à Toulouse qui est tributaire de trois principaux secteurs (aéronautique, chimie et bâtiment), afin de créer une région équilibrée.

Afin de réaliser ces projets, des modifications du plan d'urbanisme en vigueur doivent être approuvées. En effet, dans le rapport de la commission départementale d'urbanisme de la séance du 17 Septembre 1960, un paragraphe parle de la suppression de la totalité de la zone non aedificandi¹⁰⁸ entre le périmètre d'agglomération et la zone industrielle Nord, pour l'aménagement de celle-ci. Cette demande de la municipalité est approuvée par la commission départementale qui accepte ainsi la modification du plan d'urbanisme. En échange, il est toutefois demandé la mise en place d'une «zone d'isolement et de protection» de 40m à la charge des industriels, tout du long de la zone d'habitation¹⁰⁹. Cette zone devra être aménagée avec des plantations d'arbres. Dans le même rapport, il est noté les réclamations d'autres communes qui demandent des extensions

104 COPPOLANI, Jean. *Les Plans d'urbanisme de Toulouse au XX^e siècle*. Vol. LVIII. Mémoires de la société archéologique du Midi de la France, 1998 - p.218

105 BAZERQUE, Louis. *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment* N°45, 2 Novembre 1963 (AMT102W69)

106 *Ibid.*

107 *Ibid.*

108 Une zone non aedificandi désigne une zone non constructible pour des raisons qui peuvent être diverses (architecturales, militaires...)

109 Rapport de la commission départementale d'urbanisme du 17 Septembre 1960 - p.4 (AMT 55576)

de leurs zones industrielles. On a l'exemple de la commune d'Auterive qui demande en 1960 l'élargissement d'une zone industrielle¹¹⁰. Un avis favorable a été donné par le rapporteur et la commission. On peut souligner le fait que les principales demandes d'extension ou d'élargissement des zones industrielles proviennent des communes elles-mêmes dans le but d'aménager les zones et non pas des entreprises qui demanderaient des dérogations particulières.

Suite au projet d'éloignement des Abattoirs de Toulouse, dont nous avons déjà parlé précédemment, le maire de Toulouse demande la levée de diverses servitudes afin de créer une nouvelle zone industrielle. Pour pouvoir délocaliser les abattoirs (qui constituent une industrie municipale) et de les implanter sur un terrain choisi par la municipalité, le maire propose lors d'un conseil municipal de 1963, la révision du Plan d'urbanisme directeur prononcée par arrêté du 1er avril 1963¹¹¹. Les plans d'urbanisme prenant énormément de temps à être approuvés et donc à être mis à jour, sont modifiés par amendements. Il semblerait pourtant logique que les plans d'urbanisme soient respectés par tout le monde et surtout par la municipalité qui en est la garante.

Dans le rapport de la commission nationale d'urbanisme de Toulouse en date du 16 Décembre 1960, il est fait part de l'ajout dans la zone d'habitation du secteur de l'usine Amouroux¹¹². Le secteur de l'usine avait été maintenu en zone rurale pour limiter la construction d'habitations dans les alentours de l'usine, la zone industrielle n'étant pas possible car des habitations étaient déjà présentes dans ce secteur. L'usine ayant fermé pendant la mise en place du plan d'urbanisme directeur, le directeur départemental M. Le Guillou a proposé l'annexion de ce secteur avec la zone d'habitations avoisinante. Le maire de Toulouse, Louis Bazerque n'était pas favorable à cette demande et souhaitait conserver la zone industrielle pour un futur aménagement. Il a été trouvé comme accord, de mettre cette zone en secteur d'ateliers. M. Bazerque était assez réticent à l'idée de supprimer une zone industrielle, même si cette zone n'avait plus de réalité physique, car sa politique était de soutenir l'industrie.

Un autre exemple concerne le projet d'aménagement de 12Ha de la zone industrielle Sud. Afin de créer des zones attractives pour l'implantation d'industries, la ville de Toulouse fait l'acquisition de terrains afin de créer des lotissements de zone industrielle¹¹³. Il s'agit ici de récupérer des terrains non «viabilisés» afin de les aménager pour permettre à des industries de s'implanter dans ces zones spécifiques. Les zones industrielles créées peuvent être spécifiques pour une certaine catégorie d'industries. Par exemple, la zone industrielle Sud située dans le domaine de la Poudrerie Nationale est destinée à l'implantation d'industries appartenant au secteur chimique, il y a donc une sectorisation des zones industrielles. La municipalité achète les terrains, les modernise et les rend viables pour que les industries s'implantent dans ces nouveaux terrains. L'action de la municipalité est très forte en faveur des industriels.

Un dernier exemple concerne l'aménagement de la zone industrielle Nord, grâce à la création d'un

110 Ibid. - p.7

111 Bulletin municipal 1963 - Urbanisme- Plan d'urbanisme directeur révision - classement en zone industrielle p.509 (AMT PO1/1963)

112 Commission nationale d'urbanisme du 16 Décembre 1960 p.9 (AMT 5S576)

113 Bulletin municipal 1963- «Urbanisme- Aménagement de la zone industrielle Sud - Acquisition par la ville, d'un terrain complémentaire» p.265 (AMT PO1/1963)

embranchement ferroviaire¹¹⁴. Afin de faciliter les accès aux différentes zones industrielles, la municipalité de Toulouse prévoit des raccordements avec les voies ferrées. Par exemple, ce projet permettrait de relier les aménagements créés à la voie ferrée existante, facilitant ainsi la circulation des marchandises¹¹⁵. La municipalité s'est posée la question de la création d'un raccordement entre la ligne nationale Bordeaux-Sète et le réseau ferroviaire des Magasins Généraux présents sur site¹¹⁶. Pour cela, la mairie demande une déclaration d'utilité publique pour pouvoir ensuite obtenir une procédure d'expropriation dans cette zone. Cette demande fait scandale auprès du conseil municipal, car la demande est pour un projet qui concernera principalement les Magasins Généraux et ne sera donc pas d'ordre public. De plus, la maire participera financièrement aux frais de raccordement au profit principalement des Magasins Généraux, même si potentiellement d'autres entreprises pourront utiliser cette voie ferroviaire.

La politique de la municipalité évolue clairement d'une politique où les industries n'étaient pas souhaitables, en tous cas pas dans les priorités, à une politique d'impératif industriel. Toutes les traces écrites de modifications du zonage des plans d'urbanisme sont dues à des demandes du Maire afin de permettre l'implantation de nouvelles industries. Le maire Louis Bazerque n'hésite pas à se servir de ses pouvoirs politiques pour faciliter l'implantation et la croissance des industries. La planification urbaine évolue vers un développement industriel programmé de Toulouse avec notamment la politique de décentralisation des industries en France et donc à un pouvoir étatique.

c. Vers une centralisation des services d'urbanisme avec la municipalité et un développement industriel programmé de Toulouse

Un tournant majeur apparaît en 1962 : la création de l'atelier municipal d'urbanisme. L'arrivée de cette nouvelle entité, traduit la fin des urbanistes privés qui travaillaient pour l'État avec les municipalités (comme Léon Jausselet et Charles Nicod) et le transfert des responsabilités à la municipalité. L'atelier municipal d'urbanisme devait ainsi prendre le relais des urbanistes indépendants et réaliser les documents d'aménagement et d'urbanisme de Toulouse en collaboration avec l'État, représenté par l'Urbaniste en Chef de la région et la Direction départementale de la Construction¹¹⁷. Sous l'impulsion de l'atelier d'urbanisme, de nombreux projets de modernisation et de développement de Toulouse voient le jour.

i. La création d'un pôle scientifique d'influence nationale

Dans le cadre de la politique nationale d'aménagement du territoire, en partenariat avec la municipalité, l'État délocalisera à Toulouse des services dans le domaine spatial-aéronautique (écoles, centres de recherche). Ainsi, la municipalité et l'État créeront en partenariat, le Parc technologique du Canal, nommé aussi complexe scientifique de Rangueil-Lespinet. Ce complexe scientifique regroupe depuis 1963 de grandes écoles dont

114 Bulletin municipal 1963- «Urbanisme- Aménagement de la zone industrielle Nord - Création d'une voie routière et d'un embranchement ferroviaire» p.266 (AMT PO1/1963)

115 Ibid.

116 Bulletin municipal 1963- «Urbanisme- Aménagement de la zone industrielle Nord - Création d'une voie routière et d'un embranchement ferroviaire» p.266 (AMT PO1/1963)

117 COPPOLANI, Jean. Les Plans d'urbanisme de Toulouse au XX^e siècle. Vol. LVIII. Mémoires de la société archéologique du Midi de la France, 1998 - p.217

Sup'Aéro, l'ENAC et l'INSA et de nombreux centres nationaux de recherches dont le CNES ou l'ONERA qui ont permis à Toulouse de se renouveler et d'en faire un centre spatial de recherche et d'industrie.

Le principe de ce pôle scientifique est simple : il est plus facile d'attirer des étudiants dans le cadre de leurs études et de les garder ensuite grâce à une large offre d'emplois et de services dans leur domaine, que d'attirer des personnes actives. Ainsi le regroupement des grandes écoles, des centres de recherches et des industries permet d'assurer une expansion dans le secteur aéronautique et spatial. Les écoles et les étudiants pourront travailler directement en partenariat avec les centres de recherches. Après leurs études, les étudiants seront attirés par les services et les équipements adaptés à leur secteur, proposés par la ville et participeront à leur tour à développer le complexe scientifique, par la création d'entreprises par exemple. La concentration d'universités, de centres de recherches, dans le complexe scientifique de Rangueil-Lespinet, permettra l'implantation ou la création de nouvelles industries dans le secteur.

La politique menée par la municipalité et soutenue par l'État traduit le souhait d'un développement industriel programmé de Toulouse.

ii. Le projet de la ZUP du Mirail

Afin de poursuivre le développement de Toulouse, Louis Bazerque lance le plan politique du projet du Mirail. Ce projet sera mené par l'atelier municipal d'urbanisme et porté par Germain Tarrius, le directeur. Commencé dans le début des années 60, le projet consiste au départ en la création de 100 000 logements regroupés autour d'un nouveau centre d'activités. L'emplacement de la ZUP¹¹⁸ du Mirail a été choisi stratégiquement entre la zone industrielle chimique de la Poudrière et la zone industrielle aéronautique située à l'Ouest de Toulouse¹¹⁹. De plus, la proximité du Mirail avec la rocade permet un accès très rapide avec la zone industrielle Nord.¹²⁰ Il est intéressant de voir que les justifications de l'emplacement de cette ZUP passe, selon Louis Bazerque par un positionnement stratégique par rapport aux différentes zones industrielles existantes.

L'implantation de nouvelles industries dans la ZUP telle que l'usine Motorola en 1966¹²¹ représente un exemple des actions à mener afin d'attirer de nouvelles entreprises. Louis Bazerque parle de cette implantation comme étant la première implantation industrielle privée à Toulouse¹²². Cette implantation fut encouragée par le gouvernement et les pouvoirs publics et aidée par le ministre des finances. Pour Louis Bazerque, l'implantation de Motorola constitue un moteur qui permettrait de diversifier l'industrie à Toulouse¹²³. En effet, Motorola diversifie les secteurs d'industries car il s'agit d'une entreprise dans le domaine de l'informatique. Ce point est très important pour le maire, qui trouve que l'industrie à Toulouse est encore trop peu diversifiée. La création de la ZUP du Mirail constitue une ressource pour le développement économique de la ville, à la fois en matière de main-d'œuvre avec les 100 000 logements créés et en matière d'emplacements stratégiques pour

118 Zone à Urbaniser en Priorité

119 BAZERQUE, Louis. Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment N°45, 2 Novembre 1963 (AMT102W69)

120 Ibid.

121 Conférence de presse de monsieur Louis Bazerque le 16 mars 1966. (Archive INA)

122 Ibid.

123 Ibid.

l'implantation de nouvelles industries.

D'autre part, il apparaît ici, avec la création de la ZUP du Mirail, une nouvelle vision du zonage avec le couple habitat - travail¹²⁴. Ce changement de vision est très important, le Mirail est une zone où les industries et les habitations sont mélangées. L'apparition du couple habitat-travail marque un tournant dans les plans d'aménagement. En effet, ce changement se retrouve aussi dans le SDAU de 1975 (fig. 15). Les zones d'activité se sont multipliées et sont réparties de manière homogène sur l'agglomération toulousaine et se trouvent mélangées aux habitations. On cherche à avoir une proximité entre habitation et travail, les industries ne sont plus repoussées en dehors des limites de la ville, comme cela était le cas dans les plans de Charles Nicod.

La ZUP du Mirail représentait un exemple d'aménagement du territoire à l'échelle nationale voire internationale. Il s'agissait d'un projet novateur, à la fois sur le plan spatial, social, économique porté par la municipalité de Toulouse et son atelier d'urbanisme. Ainsi, à travers ce projet le maire de Toulouse souhaitait transmettre une image novatrice et moderne de la ville.

iii. Toulouse : une métropole moderne, commerciale et industrielle

«Donner à Toulouse les moyens de remplir sa fonction de grande métropole moderne, commerciale et industrielle.» Voici les mots écrits dans le Moniteur des travaux publics par Louis Bazerque¹²⁵. La politique du maire est très claire : moderniser Toulouse afin de donner une nouvelle image à la ville, une image d'une ville en plein essor à la pointe des nouvelles technologies avec notamment le complexe scientifique de Rangueil-Lespinet et d'une ville novatrice, avec le projet du Mirail.

La politique de la mairie va dans le sens du développement économique et de l'expansion industrielle. Grâce à sa politique foncière et à la conservation de terrains libres pour de futures implantations, la mairie a permis un développement stratégique des industries. Entre 1962 et 1984, chaque année, sont créés plus de 700 emplois industriels¹²⁶. Pourtant en 1987, l'industrie à Toulouse ne représentait que 22%, ce qui est faible comparé à d'autres villes comme Lyon ou Grenoble ayant un pourcentage de l'ordre de 30%¹²⁷. Malgré ces chiffres, Toulouse renvoie une image de ville industrielle à la pointe des hautes technologies.

Afin de moderniser rapidement Toulouse, la mairie de Bazerque a su évoluer vers des aides privées¹²⁸. En effet, l'État interviendra de moins en moins dans l'aménagement urbain, ce désengagement qui se traduit par un transfert des responsabilités vers les municipalités avec notamment la création de l'atelier municipal d'urbanisme et d'une diminution des aides financières. Les textes de loi vont dans ce sens aussi, avec notamment une participation des financements privés dans les ZAC¹²⁹ (Zone d'Aménagement Concerté).

124 Etudes réalisées par G. TARRIUS «Toulouse- face à ses problèmes», le 21 Avril 1969 (AMT 102W182)

125 BAZERQUE, Louis. Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment N°45, 2 Novembre 1963 (AMT102W69)

126 BARCELLINI, Jean. Villes et technopoles: nouvelle industrialisation, nouvelle urbanisation - Actes du colloque international de Toulouse - 23, 24, 25 septembre 1987. p.471

127 VALDIGUIE, Michel. Villes et technopoles: nouvelle industrialisation, nouvelle urbanisation - Actes du colloque international de Toulouse - 23, 24, 25 septembre 1987. p.47

128 RONCAYOLO, Marcel «Nouveau cycle ou fin de l'urbanisation» dans La ville d'aujourd'hui

129 ZAC : Zone d'Aménagement Concerté sont apparus avec la loi d'orientation foncière en 1967

Dans l'exemple vu précédemment (p.49) sur la création d'un embranchement ferroviaire pour le compte des Magasins Généraux¹³⁰, il est tout de même notable que la mairie subventionne largement ce raccordement, mais s'appuie aussi sur les Magasins Généraux qui participent financièrement aux frais engagés. Il est important de voir que la municipalité peut s'appuyer sur les industries pour moderniser et développer des secteurs de Toulouse. L'impact des financements des industries est important sur les décisions prises par la municipalité, sachant que les aides publiques sont longues et difficiles à obtenir.

Afin d'être une métropole régionale attractive, le maire de Toulouse met l'accent sur la modernisation de la ville et sur l'image transmise par ses habitants. Ainsi dans ces discours, Louis Bazerque met toujours l'accent sur les industries et ce qu'elles apportent à la ville. Pour cela, la politique du maire est basée principalement sur deux points : l'amélioration des conditions d'accueil et la promotion de l'expansion économique¹³¹. Ne pouvant bénéficier d'assez d'aide de l'État, le maire met en place une stratégie qui s'appuie sur une aide des industriels afin de moderniser le plus rapidement possible Toulouse. Enfin, les grandes opérations comme le complexe-scientifique ou la ZUP du Mirail constituent des projets médiatiques qui servent à publier et à mettre en avant l'image de Toulouse, comme «une grande métropole moderne, commerciale et industrielle», Louis Bazerque¹³².

CONCLUSION

La recherche de ce mémoire a commencé avec mon intérêt pour l'apparition tardive des industries à Toulouse (vers le milieu du XX^e siècle). Il s'agissait au départ de comprendre comment Toulouse avait forgé son image de ville industrielle. Quels étaient les acteurs ? Je me suis alors centrée sur les plans d'urbanisme. La problématique qui m'a guidé tout au long du mémoire était : A travers les différents acteurs dans le processus d'aménagement et d'urbanisme de Toulouse, comment évolue le rapport entre la ville et l'industrie dans les plans d'aménagement directeurs entre 1948 et 1975? Les hypothèses formulées au début de ce mémoire sont que l'évolution de l'image de l'industrie se traduit par un changement dans l'importance et dans la représentation des zones industrielles dans les plans d'urbanisme successifs de la ville. Cette évolution correspond à une prise de conscience nationale de la nécessité des industries pour le développement des villes. Tout au long de ce mémoire, j'ai essayé de montrer l'importance des acteurs politiques dans le rapport entre la ville et l'industrie.

Ce travail élaboré grâce aux documents trouvés aux archives dans les dossiers des plans d'aménagement et d'urbanisme pourrait se poursuivre. Il reste de nombreuses pistes de recherche et d'approfondissement qu'il ne m'a pas été possible de suivre. Les hypothèses et conclusions formulées dans ce travail de recherche ont été développées tout au long de l'année qui a conduit à l'écriture du mémoire, elles pourraient toutefois évoluer grâce à l'apport d'éléments nouveaux.

La fulgurante croissance démographique de Toulouse pendant le XX^e siècle, entraîna des problèmes dus au manque de logements et au besoin montant d'une activité industrielle soutenue. L'apparition des plans d'aménagement et d'urbanisme a permis de prévoir et de planifier la construction de nouveaux logements. La planification urbaine permettait à la fois de réglementer la construction en ville et de contrôler son expansion. Dès les premiers plans d'urbanisme apparut la mise en place d'un zonage pour séparer les industries des habitations. L'évolution des zones au cours des différents plans traduit un changement de la place des industries dans la ville. Après la Seconde Guerre Mondiale, les préoccupations étaient à la reconstruction avec notamment la politique nationale des plans de modernisation et d'équipement et non au développement industriel. En effet, au départ dans les plans de Charles Nicod, les zones industrielles se limitaient à celles existantes. Les priorités concernaient le développement de l'offre de logements et leur modernisation. L'urbaniste Charles Nicod préférait miser sur le tourisme pour le développement économique de la ville. Le zonage a évolué de manière considérable jusqu'au premier SDAU, la surface des zones industrielles a environ été multipliée par dix. Les zones définies par le SDAU reprennent celles définies dans les plans antérieurs en y rajoutant de nouvelles. Aujourd'hui, les zones industrielles à Toulouse sont nombreuses et n'ont pas beaucoup évolué depuis le SDAU de 1975.

La ville de Toulouse a su s'adapter au changement de politique nationale pour attirer les industries pendant la période des Trente Glorieuses et a su tirer profit de la politique des métropoles d'équilibre pour montrer une image de ville moderne et industrielle. Le maire Louis Bazerque a anticipé l'implantation de nouvelles industries et a été innovant avec le projet de la ZUP du Mirail. Il s'est allié avec les industriels pour moderniser

130 Bulletin municipal 1963- «Urbanisme- Aménagement de la zone industrielle Nord - Création d'une voie routière et d'un embranchement ferroviaire» p.266 (AMT PO1/1963)

131 Cahier d'études du CNER, «Plan d'urbanisme des métropoles régionales - Toulouse», le 24 Mars 1964 (AMT 102W182)

132 BAZERQUE, Louis. Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment N°45, 2 Novembre 1963 (AMT102W69)

la ville, développer son économie afin de ne plus être dépendant des aides de l'État. Le quartier du Mirail était novateur avec la mise en place d'une zone mixte où sont couplées habitations et industries. Le rapport entre la ville et les industries évolue d'un rejet au départ des industries jusqu'à une certaine collaboration entre la municipalité et les industriels. Malgré cela, à travers l'analyse des plans d'aménagement et d'urbanisme, nous avons discerné une difficulté à anticiper le développement des zones industrielles.

Le transfert de responsabilité des plans d'urbanisme passant du pouvoir national aux municipalités, permit une implication plus grande des municipalités. La création de l'atelier municipal d'urbanisme a entraîné une unification des services d'urbanisme avec la municipalité toulousaine. Malgré cela, la politique nationale a toujours eu de l'influence sur les choix et les orientations prises dans les différents plans d'aménagement. L'impulsion nationale de développement des métropoles d'équilibre, incita les municipalités à se donner les moyens pour attirer de nouvelles industries et pour développer l'économie. La concurrence nationale et européenne entre les métropoles entraîna une prise de conscience de la nécessité des industries pour le développement des villes. L'image de Toulouse comme ville industrielle a, selon moi été créée pendant la municipalité de Louis Bazerque et s'est ancrée dans l'esprit des toulousains. Malgré l'interférence entre tourisme et industrie, Toulouse a su allier une image de ville touristique en tant que ville rose et de ville industrielle, capitale de l'aéronautique. En dépit des efforts de la municipalité et des urbanistes pour diversifier les secteurs industriels à Toulouse, le domaine prédominant reste l'aéronautique.

Mon travail s'étant concentré sur l'analyse des documents d'urbanisme de 1948 à 1975 et sur les échanges entre les acteurs liés à ces plans, il pourrait être agrémenté par des recherches plus approfondies sur des projets d'aménagement et d'implantation d'industries. Comment interviennent les industriels? Quels sont leur rapport de force vis à vis des pouvoirs politiques? Est-il possible de prévoir le développement des industries? Il serait intéressant d'étudier une zone industrielle en particulier afin d'en comprendre le processus de développement et de mutations.

Aujourd'hui, les services d'urbanisme sont liées à la mairie, ce qui implique que les décisions politiques ont de l'importance dans les choix d'urbanisme. En fonction de la municipalité au pouvoir, le choix du parti urbain et les intentions seront différents. L'urbanisme est donc lié aux décisions politiques. Ne serait-il pas préférable que les services d'urbanisme soient détachés de la municipalité? Pour que les plans d'urbanisme soient suivis et cohérents sur plusieurs mandats et qu'ils relèvent de projet urbain et non politique. Quelle est la place de l'architecte, de l'urbaniste dans la conception des plans d'urbanisme aujourd'hui?

BIBLIOGRAPHIE

Industrialisation des villes

M.HOHENBERG, Paul, et Lynn HOLLEN LEES. « Chapitre 6 - L'industrialisation et les villes ». In La formation de l'Europe urbaine, Éditions Histoires., p. 235 280, 1992.

RONCAYOLO, Marcel. Lectures de villes. Formes et temps. Editions Parenthèses. Marseille, 2002.

RONCAYOLO, Marcel. « Chapitre 1 – Nouveau cycle ou fin de l'urbanisation ? - Une société en mouvement et ses villes ». In Histoire de la France urbaine : La ville aujourd'hui - Mutations urbaines, décentralisation et crise du citoyen. Éditions Points, p. 21-90, 2001.

Industrialisation de Toulouse

BASTIE, Jean, L'industrie de la confection à Toulouse, 1954

COPPOLANI, Jean. Connaissance de Toulouse. Editions Privat. Toulouse, 1974.

COPPOLANI, Jean. « L'évolution des paysages urbains de Toulouse depuis 1945 », Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, no Fascicule 3 (Juillet 1978).

COPPOLANI, Jean. Toulouse au XXème siècle. Editions Privat. Toulouse, 1963.

OLIVIER, Jean-Marc, 2005. Midi-Pyrénées Patrimoine. mars 2005. Vol. Dossier Patrimoine Industriel, n° 1.

SUAU, Bernadette, Jean-Pierre AMALRIC, et Jean-Marc OLIVIER. Toulouse, une métropole méridionale: vingt siècles de vie urbaine : actes du 58e Congrès de la Fédération historique de Midi-Pyrénées. Collection Méridiennes. Toulouse: Université Toulouse II-Le Mirail, 2009.

THOUZELLIER, Christiane, et Guy JALABERT. Villes et technopoles: nouvelle industrialisation, nouvelle urbanisation - Actes du colloque international de Toulouse - 23, 24, 25 septembre 1987. Toulouse: Presses universitaires du Mirail, 1990.

WAKEMAN, Rosemary. Modernizing the Provincial City - Toulouse, 1945-1975. Harvard University Press. Cambridge, 1997.

WOLFF, Philippe. Histoire de Toulouse. Editions Privat. Toulouse, 1961.

Les plans d'aménagement de Toulouse

BORDES, François (sous la direction de). Toulouse, parcelles de mémoire: 2000 ans d'histoire urbaine au regard de 8 siècles d'archives municipales. Les Parchemins du Midi. Toulouse, 2005.

COPPOLANI, Jean. Les Plans d'urbanisme de Toulouse au XXème siècle. Vol. LVIII. Mémoires de la société archéologique du Midi de la France, 1998.

COPPOLANI, Jean. « Le nouveau plan d'urbanisme de Toulouse ». La vie urbaine, DUNOD, mars 1956, p.13-39. Bibliothèque du Périgord (Toulouse)

PAPILLAULT, Rémi (sous la direction de). 1515-2015 Atlas de Toulouse. Presses universitaires du Midi. Toulouse, 2015.

RONCAYOLO, Marcel. « 1ère Partie – Nouveau cycle ou fin de l'urbanisation ? – A la recherche des politiques urbaines ». In Histoire de la France urbaine : La ville aujourd'hui - Mutations urbaines, décentralisation et crise du citadin. Éditions Points p. 91-154, 2001.

Webographie

La politique industrielle (1945-2006), 2006. [en ligne]. [Consulté le 29 décembre 2015].

Disponible à l'adresse : <http://www.vie-publique.fr/politiques-publiques/politique-industrielle/chronologie/>

L'aéroport de 1917 à 1950, [s. d.]. Aéroport Toulouse-Blagnac [en ligne].

[Consulté le 29 décembre 2015].

Disponible à l'adresse : <http://www.toulouse.aeroport.fr/societe-aeroport/historique/l-aeroport-de-1907-a-1950/>

Historique | AZF, [s. d.]. [en ligne]. [Consulté le 4 janvier 2016]. Disponible à l'adresse : <http://www.azf.fr/lusine-azf-de-toulouse/historique>

Nicod, Charles (1878-1967). [s.d] Archiwebture [en ligne] [Consulté le 22 juin 2016]

Disponible à l'adresse : http://archiwebture.citechailot.fr/fonds/FRAPN02_NICOD.

Les Plans de la reconstruction [s.d.]. [Consulté le 22 juin 2016]

Disponible à l'adresse : http://www.plan.gouv.fr/mission/h_plan2.php

ROCHFORD, Michel, «Des métropoles d'équilibre aux métropoles d'aujourd'hui», Strates [en ligne], Hors-série 2002, mis en ligne le 02 mai 2005 [Consulté le 09 février 2016]

Disponible à l'adresse : <http://strates.revues.org/515>

COHEN, Jeanine «Métropoles d'équilibre», Strates [en ligne], Hors-série 2002, mis en ligne le 17 mai 2005 [Consulté le 15 février 2016]

Disponible à l'adresse : <http://strates.revues.org/556>

GOETZE, Roger «Chapitre VI - Le groupe central de planification urbaine : des métropoles d'équilibre aux villes nouvelles (1965-1970)» In Institut de la gestion publique et du développement économique. p.57-67. [en ligne] [Consulté le 10 Juillet 2016].

Disponible à l'adresse : <http://books.openedition.org/igpde/3140?lang=fr>



ANNEXES

ANNEXE A - FRISE CHRONOLOGIQUE [MANON DAUMUR]

ANNEXE A - FRISE CHRONOLOGIQUE.....	59
ANNEXE B - PLAN NICOD 1948 - 5S576.....	60
ANNEXE C - PLAN ZONES INDUSTRIELLES PROPOSÉES - 5S576.....	61
ANNEXE D - PLAN PUD 1962 - 839W	62
ANNEXE E - CORPUS D'ÉTUDE	63



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1917	Implantation des usines d'aviation Latécoère à Montaudran	1919	Loi Cornudet Mise en place des plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension pour les villes de plus de 10 000 habitants	1921	Implantation des usines d'aviation Dewoitine à Franccazal	1927	Implantation de la Société aéronautique française à St-Martin-du-Touch	1937	Création de la SNCAM	1939	Aménagement de l'aéroport de Blagnac pour l'armée	1943	Loi d'urbanisme de 1943 Transfert des responsabilités des plans d'urbanisme des communes à l'Etat	1944	Aéroport de Blagnac réaffecté à l'aviation civile	1955	Succès de la Caravelle - Produite par SNCASE
------	---	------	--	------	---	------	--	------	----------------------	------	---	------	---	------	---	------	--

Plan d'aménagement et d'urbanisme			Plan Léon Jausseley		Plan Charles Nicod									
														
Municipalité	P. Feuga	12/1919 - 05/1925	E. Billières	05/1925 - 02/1935	A. Ellen-Prévot	05/1935 - 08/1940	A. Haon	08/1940 - 06/1944	Gouvernement provisoire	Vincent Auriol	01/1947 - 01/1954	R. Badiou	08/1944 - 09/1958	René Coty
Président														

1917	La Poudrenie implantée sous le règne de Louis XIV à Toulouse	1924	Implantation de l'ONIA dans les locaux de la Poudrenie	1936	Projet de l'aéroport de Blagnac	IVème République	I° Plan de modernisation et d'équipement Plan de la reconstruction et de la modernisation	1948	II° Plan de modernisation et d'équipement Plan de l'investissement public
------	--	------	--	------	---------------------------------	-------------------------	---	------	---

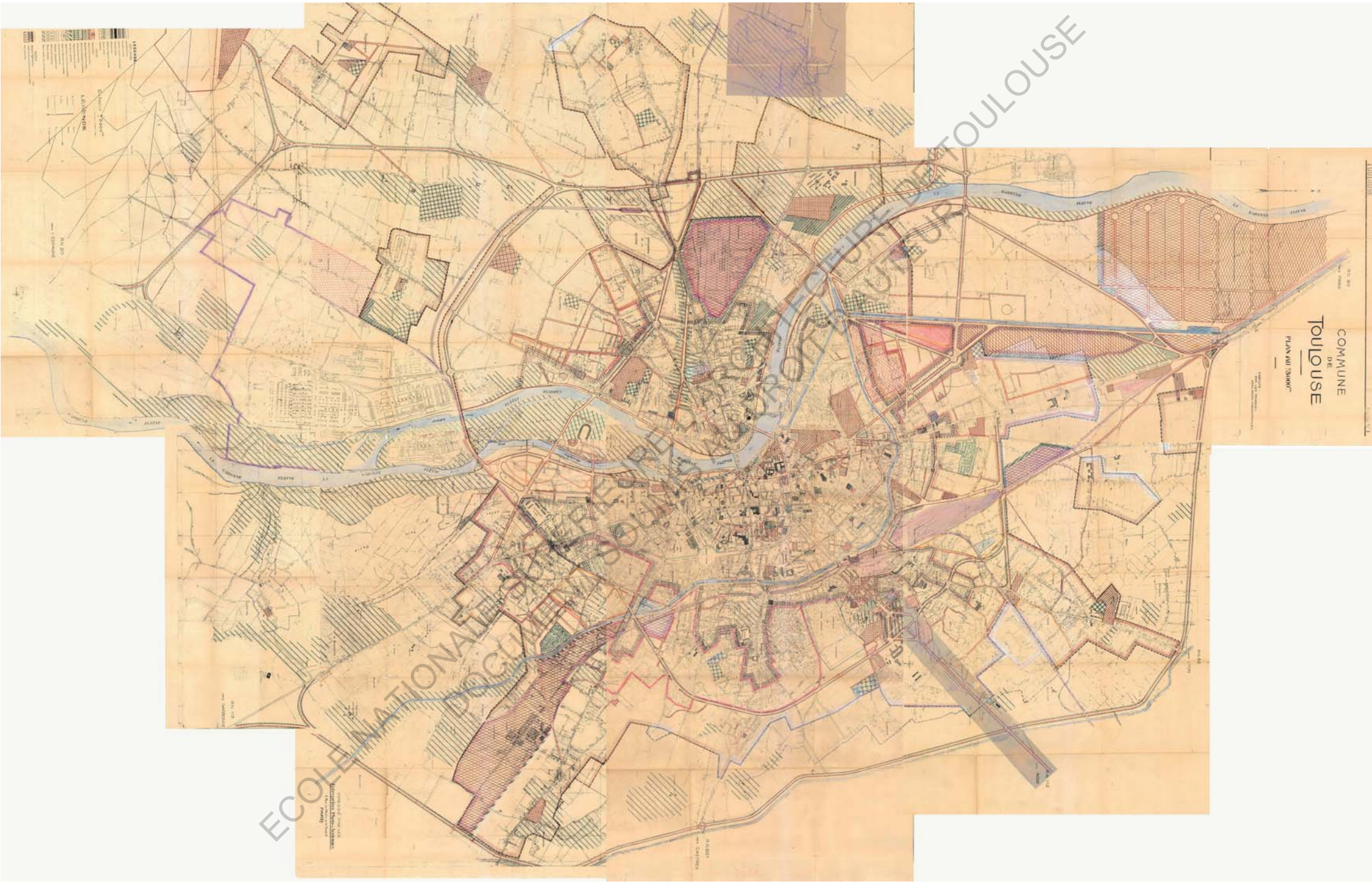
1957	Signature du Traité de Rome : création de la CEE Communauté économique européenne	1963	Création de la DATAR organisme chargé de préparer les décisions des actions régionales	1967	Loi d'orientation foncière Appartition du SDAU et du POS Création de la CLAU
		1962	Création de l'Atelier Municipal d'urbanisme	1964	Création des CODER
		1966	Implantation d'une usine Motorola aux Pradettes	1970	Lancement du projet Airbus (collaboration France-Allemagne)
		1974	Toulouse est le second centre de l'industrie aéronautique français		

Plan d'aménagement et d'urbanisme		PUD	SDAU			
						
Municipalité	G. Carrère	09/1958 - 10/1958	L. Bazerque	10/1958 - 03/1971		
Président	01/1954 - 01/1959	Charles de Gaulle	01/1959 - 04/1969	Georges Pompidou	07/1969 - 04/1974	
				P. Baudis	03/1971 - 03/1983	
				Valéry Giscard d'Estaing	05/1974 - 05/1981	
					François Mitterrand	05/1981 - 05/1995
					D. Baudis	03/1983 - 01/2001

1958	III° Plan de modernisation et d'équipement Plan de la croissance économique	1962	IV° Plan de modernisation et d'équipement Plan de développement économique et social	1966	V° Plan de modernisation et d'équipement Objectifs : Essor industriel rapide et progrès social	1967	ONIA devient APC (usine d'Azote et de Produits chimiques)	1971	La Poudrenie devient SNPE (Société Nationale des Poudres et Explosifs)	1983	L'APC devient AZF (usine d'Azote Fertilisants)
------	---	------	--	------	--	------	---	------	--	------	--

ANNEXE B - PLAN NICOD 1948 - [5S576]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



ANNEXE C - PLAN DES ZONES INDUSTRIELLES PROPOSÉES - [5S576]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ANNEXE D - PLAN PUD 1962 - [839W]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ANNEXE E - CORPUS D'ÉTUDE [MANON DAUMUR]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Mémoire de séminaire : conditions de consultation

Ce document est protégé par le droit d'auteur (art. L. 112-1 du Code de la propriété intellectuelle).

L'auteur du document accorde les droits d'usages suivant :

	OUI	NON
Consultation sur place		
Impression		
Diffusion Intranet		
Diffusion Internet		
Exposition		
Publication non commerciale		