

Les transports publics urbains face à la « double crise de la saturation et du financement » (Marconis, 1993) : analyse rétrospective et prospective du cas de l'agglomération toulousaine

Maxime Lafage (Étudiant)

maxime.lafage@gmail.com
maxime.lafage@sciencespo-toulouse.net
maxime.lafage@sciencespo.fr
www.maximelafage.com

Joseph Carles (Directeur de mémoire)

carlesjoseph@orange.fr
joseph.carles@sciencespo-toulouse.fr

Remerciements
Avertissements
Sommaire
Introduction

Première partie – Des tramways hippomobiles au premier plan de déplacements urbains : rétrospective des évolutions du réseau de transport public à Toulouse

Chapitre I – Genèse des transports publics toulousains, des tramways hippomobiles à l'avènement de la voiture individuelle, quelques jalons historiques

- 1.1 – L'apparition des transports publics urbains à Toulouse : de l'hégémonie de la famille Pons à la STCRT
- 1.2 – Les « Trente glorieuses » ou l'avènement de l'automobile : l'adaptation d'un vieux tissu urbain à la voiture individuelle
- 1.3 – Les transports urbains des années soixante, du service public au service social : contexte, conséquences et limites d'un démantèlement encouragé par l'État

Chapitre II – La lente et difficile reconquête des transports publics à partir de 1972 : le débat tramway-métro des années quatre-vingts

- 2.1 – La reprise en main des transports publics en 1972 : la création du SMTc et de la SEMVAT
- 2.2 – Un débat clivant et politisé au milieu des années quatre-vingts : réseau de surface ou réseau souterrain pour l'agglomération toulousaine ?
- 2.3 – Le choix du Véhicule Automatique Léger et l'inauguration de la première ligne de métro en 1993

Chapitre III – Le déploiement progressif de la « croix du métro » et le premier plan de déplacements urbains : l'importance croissante accordée à la mobilité dans le débat public

- 3.1 – Le succès du VAL, construction et ouverture d'un prolongement et d'une seconde ligne dans un contexte institutionnel évolutif
- 3.2 – Le tout premier plan de déplacements urbains de Toulouse, ou la stratégie du rabattement hiérarchisé
- 3.3 – La réhabilitation du tramway, symbole d'un « renouveau » des transports publics et d'une place croissante de la mobilité dans le débat public

Deuxième partie – Essor et extension du réseau de transport public urbain : enjeux et projets du plan de déplacements urbains 2010-2020

Chapitre IV – Toulouse en 2014, un état des lieux géographique et démographique, économique et politique, architectural et urbanistique

- 4.1 – Un état des lieux géographique et démographique
- 4.2 – Un état des lieux économique et politique
- 4.3 – Un état des lieux architectural et urbanistique

Chapitre V – Entre pragmatisme politique, ambitions nouvelles et difficultés économiques : enjeux et problématiques liés à l'adoption du nouveau plan de déplacements urbains

- 5.1 – Un plan de déplacements urbain doublement contraint, politiquement et financièrement : ressorts et mécanismes de son élaboration et de son adoption
- 5.2 – Le nouveau plan de déplacements urbains, ou la stratégie du « maillage de surface »
- 5.3 – L'articulation des transports avec l'urbanisme au centre des enjeux

Chapitre VI – Évaluation socio-économique des projets d'infrastructures du plan de déplacements urbains 2010-2020

- 6.1 – L'apport du bilan socioéconomique pour mesurer l'opportunité d'un projet d'infrastructure de transport
- 6.2 – Présentation et évaluation des vingt-et-un projets d'infrastructures du plan de déplacements urbains 2010-2020
- 6.3 – Synthèse et conclusions du bilan socio-économique

Troisième partie – Répondre à la « double crise de la saturation et du financement » des transports publics : analyse prospective à moyen et long-terme pour Toulouse

Chapitre VII – Résoudre la crise de la saturation : comment développer le réseau de transport public toulousain

- 7.1 – Atouts et faiblesses du réseau toulousain par rapport à quelques métropoles européennes semblables
- 7.2 – Alternatives aux infrastructures et complémentarités entre modes : une réflexion encore trop limitée et pas suffisamment transversale
- 7.3 – L'impensé des transports publics toulousains : l'étoile ferroviaire

Chapitre VIII – Quelle stratégie de développement du réseau après 2015

- 8.1 – Apport d'une troisième ligne de métro
- 8.2 – Quatre scénarii différenciés d'extension du réseau d'infrastructures à partir de 2015
- 8.3 – Synthèse et conclusion de la comparaison des quatre scénarii de développement du réseau

Chapitre IX – Résoudre la crise du financement : comment financer des investissements massifs et doter la métropole toulousaine d'un réseau à la hauteur de ses ambitions

- 9.1 – Faire des déplacements une politique publique prioritaire : la question de l'endettement et de l'acceptabilité sociale de mesures innovantes
- 9.2 – Créer une autorité organisatrice de la mobilité unique sur le territoire métropolitain
- 9.3 – Inventer et mettre en œuvre un nouveau modèle économique : restructuration du réseau, tarifs modulés, taxation des plus-values et péage urbain

Conclusion
Sigles et acronymes
Bibliographie
Table des figures
Table des matières
Résumé
Abstract ^[Eng]