

## PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET ENJEUX ÉLECTORAUX DANS UNE MÉTROPOLÉ FRANÇAISE. LE PROJET DE BHSN DE L'OUEST TOULOUSAIN

Jean-Pierre WOLFF\*, Florence LAUMIÈRE\*\*

**RÉSUMÉ** – La défaite de Pierre Cohen aux élections municipales de Toulouse en 2014, est due en grande partie au projet de bus à haut niveau de service (BHNS) entre Toulouse, Tournefeuille et Plaisance-du-Touch. Cet article analyse les différents acteurs mobilisés par cette nouvelle infrastructure de transports collectifs urbains, leurs stratégies et leurs actions développées pour défendre et/ou rejeter ce projet. Les associations de Lardenne opposées au projet, défendant des intérêts locaux, vont profiter du calendrier électoral pour se faire entendre par le principal candidat d'opposition qui à son tour saura utiliser ce conflit de type Nimby pour son profit politique.

### ABSTRACT –

The defeat of Pierre Cohen in the municipal elections of Toulouse in 2014, is largely due to the project of Bus at High Level of Service, BHNS, between Toulouse, Tournefeuille and Plaisance-du-Touch. This article analyzes the various actors mobilized by this new infrastructure of urban collective transport, their strategies and actions presses to defend and/or reject this project. The associations of Lardenne opposite to the project, defending local interests, are going to take advantage of the electoral calendar to be listened by the main candidate of opposition who in his turn will know how to use this conflict of type Nimby for its political profit.

**RESUMEN** – PROYCTOS DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y DESAFÍOS ELECTORALES EN UNA METRÓPOLI FRANCESA. EL PROYECTO DE BHSN DEL OESTE DE TOULOUSE. La derrote de Pierre Cohen en las elecciones municipales de Toulouse en 2014 fue debida en gran parte al proyecto de Autobús de Tránsito Rápido (BHNS) entre Toulouse, Tournefeuille y Plaisance-du-Toch. Este artículo analiza los diferentes actores movilizados por esta nueva infraestructura de transporte público urbano, y sus estrategias y acciones llevadas a cabo para defender y/o rechazar este proyecto. Las asociaciones de Lardenne opuestas al proyecto, en defensa de los intereses locales, quieren aprovechar el calendario electoral para ser escuchados por el principal candidato de la oposición, que a su vez va a utilizar este conflicto de tipo NIMBY en su beneficio político.

RESUMES A REVOIR ET COMPLETER

BHNS - ÉLECTIONS MUNICIPALES - ASSOCIATIONS LOCALES - INTÉRÊTS PRIVÉS ET INTÉRÊT GÉNÉRAL.

MUNICIPAL ELECTIONS - LOCAL ASSOCIATIONS - PRIVATE AND GENERAL INTERESTS

BHNS (AUTOBÚS DE TRÁNSITO RÁPIDO) - ELECCIONES MUNICIPALES - ASOCIACIONES LOCALES - INTERESES PRIVADOS E INTERÉS GENERAL

\* LISST-CIEU, université de Toulouse Jean Jaurès, wolff@univ-tlse2.fr

\*\* LISST-CIEU, université de Toulouse Jean Jaurès, laumiere@univ-tlse2.fr

## I – La question des transports à Toulouse

Nous ne pouvons pas analyser l'échec électoral du maire sortant de Toulouse en 2014, Pierre Cohen, sans décrypter la montée en puissance d'une opposition multiforme contre le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) Toulouse-Tournefeuille-Plaisance-du-Touch en 2014, même si nous ne devons pas non plus le réduire à ce seul élément. Néanmoins, en analysant l'évolution des résultats des élections municipales de 2014 par rapport à celles de 2008, pour les bureaux de vote de Lardenne, point fort de la contestation à ce projet de transport, nous constatons le recul important de la liste du maire sortant (1 384 voix en 2008, 977 voix en 2014) et une très forte poussée pour celle conduite par Jean-Luc Moudenc, son opposant au second tour (1 796 voix en 2008, 2 311 voix en 2014). Dans un contexte où le taux de participation aux élections municipales de 2014 a été largement supérieur dans les bureaux de vote du quartier de Lardenne (67 à 68,8 %) à ceux relevés pour l'ensemble de Toulouse (56,76 %), le score de Jean-Luc Moudenc, quasiment trois fois supérieur à celui du maire sortant, témoigne de l'émergence du projet de BHNS dans les élections municipales de 2014 et nous amène à revenir sur la forte mobilisation contre ce projet de transport urbain, qui s'inscrivait pourtant dans un bilan globalement positif de la municipalité socialiste toulousaine, particulièrement dans le domaine des transports, affiché comme prioritaire par son édile. Mais au préalable, nous nous devons de présenter rapidement le contexte territorial et en particulier de croiser les échelles temporelles et spatiales.

D'une façon générale, les nombreux projets de création de nouvelles infrastructures de transports et particulièrement en milieu urbanisé, soulèvent des oppositions de plus en plus fréquentes et importantes (Castells, 1973; Dupuy Halpern, 2009; Wolff, 2000, Zembri-Mary, 2014). Toulouse n'a pas échappé dans son histoire récente à l'émergence de projets suivis ou non par des réalisations qui peuvent modifier fortement tant la morphologie de certains territoires que le fonctionnement de l'agglomération.

### 1. L'agglomération toulousaine en quête de nouvelles solutions de mobilité

Dans l'agglomération toulousaine, les difficultés de déplacement datent des années 1960 et celles-ci n'ont fait qu'augmenter avec le développement de la voiture et la remise en cause des transports publics, marquée,

comme dans toutes les villes de province, par leur déclin lent et continu (Weil, 2002) jusqu'au retour d'un nouveau mode de transports collectifs, qui, à Toulouse, se manifestera en 1993 avec la première ligne de véhicule automatique léger (VAL). Le modèle urbain basé sur un étalement toujours plus large, associé à une croissance démographique proche des 15 000 unités par an et à une motorisation beaucoup plus importante dans les communes périurbaines, pèse lourdement sur la question des mobilités et plus particulièrement sur celle des transports en commun. La superficie (11 830 ha) et la faible densité de la commune-centre (3 716 hab./ha), encore plus nette à l'échelle de l'agglomération (1 495 hab./ha), sont peu favorables à la mise en place d'un réseau efficace de transports collectifs en dehors du centre. Par ailleurs, la prudence des édiles locaux en matière de déplacement, les guerres picrocholines, d'une part entre la droite et la gauche, et d'autre part entre Toulouse et le département, et enfin l'absence d'une gouvernance à l'échelle non seulement du périmètre de transports urbains (PTU), mais de l'aire métropolitaine, dans laquelle la région devrait jouer un rôle notoire en tant qu'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, retardent la mise en place d'un réseau performant, comme nous l'observons dans de nombreuses autres agglomérations (Beaucire, Lebreton, 2000). Même si depuis une vingtaine d'années, et surtout au cours de la dernière décennie pour l'ensemble de la commune-centre, ces difficultés ont globalement reculé et même très fortement le long de certains axes, avec le renforcement d'une offre capacitaire en matière de transports collectifs (lignes de métro, de tramway et de bus), elles sont toujours présentes et s'accroissent même dans d'autres secteurs de l'agglomération. La rocade, en l'occurrence, oppose le cœur de l'agglomération doté d'une desserte de plus en plus étoffée et maillée, à une périphérie de plus en plus étendue, domaine essentiellement réservé à la voiture.

Pour amplifier les mutations engagées et répondre à une demande globale d'amélioration des transports collectifs, la politique des transports appelle la poursuite des mesures de développement d'un réseau efficace. C'est en particulier le cas du territoire qui nous interpelle et que nous pouvons définir comme le quart ouest de l'agglomération toulousaine. Cet espace, tourné vers le pôle aéroportuaire et aéronautique de Blagnac, a connu un développement économique et démographique qualifié d'exceptionnel depuis les années 1980 (Jalabert, 1995) mais qui s'est traduit par une augmentation des difficultés de déplacement dans un secteur en pleine évolution. Le tout-voiture, malgré les efforts faits par les pouvoirs publics pour adapter les infrastructures routières (Dupuy,

1995), a conduit comme partout ailleurs à des impasses, en particulier aux heures de pointe. Le réseau de transport collectif est peu performant dans son ensemble malgré une ligne ferroviaire (Toulouse–Auch) qui coupe partiellement ce territoire et offre sur ce dernier quatre arrêts majeurs, des lignes de bus peu nombreuses, gérées par le conseil général et surtout le, syndicat mixte des transports en commun (SMTC) Tisséo, mais ne permettant pas d'apporter une alternative crédible à l'utilisation de la voiture. Cette situation qui se dégrade, avec le renforcement d'Airbus et de la constellation d'entreprises intégrées dans le système industriel aéronautique, a amené l'autorité organisatrice des transports urbains de l'agglomération toulousaine à définir les grands axes d'une politique plus ambitieuse que par le passé.

## 2. Des Assises de la mobilité de 2008 au PDU de 2012

À partir des élections municipales de 2008, le nouveau maire socialiste, Pierre Cohen, succédant à Jean-Luc Moudenc et qui avait construit sa campagne électorale sur la question des transports, relance le Plan de déplacement urbain (PDU), après la tenue des Assises de la mobilité en mai et juin 2008. Le PDU proposait pour le secteur étudié une ligne de tramway Plaisance-du-Touch–L'Union, s'inscrivant dans une croix à l'échelle de l'agglomération avec le projet tramway Blagnac–Saint-Orens-de-Gameville retenu en 2004 par Tisséo-SMTC<sup>1</sup> (Tisséo, 2007). En 2014, seule la branche Beauzelle–Blagnac–Toulouse-Palais-de-Justice est réalisée, la poursuite vers Saint-Orens-de-Gameville a été abandonnée à la demande du Sicoval<sup>2</sup>, qui privilégie l'allongement de la ligne B du terminus de Ramonville-Saint-Agne vers Labège. L'absence de volonté locale à L'Union a aussi remis en question cette ligne de tramway.

Finalement, même si le PDU approuvé en 2012 (fig. 1) est moins ambitieux que le projet de 2009, il est largement favorable au développement des transports collectifs surtout si nous le comparons à la part attribuée par le passé à l'automobile. Entre 1970 et 1989, la part des investissements en faveur des transports en commun était de 15%, elle passe à 70% sur la période 2001-2008 pour atteindre 74,5% dans le PDU approuvé en 2012. Nous pouvons déplorer l'abandon du tramway au profit du BHNS, qui n'est finalement qu'un bus amélioré loin des qualités du tramway en termes d'empport, de pollution, de confort, de

vitesse et surtout de recomposition des espaces publics (Laisney, 2011). Néanmoins cette politique frileuse visait à répondre à des besoins de transports en commun plus capacitaires sur des axes stratégiques et surtout ces lignes de BHNS permettaient de franchir la rocade pour favoriser, aux heures de pointe, le report de la voiture vers les transports collectifs. De plus pour certains acteurs, ces projets devaient préfigurer, dans une seconde phase, le retour du tramway.

## II – L'ouest toulousain, un secteur très dynamique

### 1. L'ouest : territoire stratégique de développement

Depuis les années 1970, la région toulousaine affiche une forte vitalité démographique et économique qui lui permet de se distinguer de nombreuses autres agglomérations françaises. L'attractivité du territoire s'en trouve renforcée (85 399 hab. supplémentaires dans le périmètre de la communauté urbaine de Toulouse entre 1999 et 2009 et, pour l'ensemble de l'aire urbaine, un gain de 253 369 hab. sur la même période<sup>3</sup>) et le développement urbain est marqué par de profonds changements, au rang desquels la densification des espaces centraux et péri-centraux, tout comme le processus d'étalement urbain, questionnent la relation urbanisme–transports.

Le secteur ouest reflète d'autant plus cette question, qu'en dehors de la ville de Toulouse, c'est celui qui regroupe en 2011, les communes les plus peuplées de l'agglomération toulousaine, à savoir Blagnac (37 664 hab.), Colomiers (35 784 hab.) et Tournefeuille (25 763 hab.), mais aussi celles qui totalisent, toujours en 2011 et en dehors de Toulouse, le plus grand nombre d'emplois : 40 092 pour Blagnac et 25 148 pour Colomiers. Au-delà de cette première couronne, des communes comme Plaisance-du-Touch (N632), Pibrac et La Salvetat-Saint-Gilles ou Léguevin (sortie vers Auch) affichent un dynamisme très vif et atteignent respectivement, 15 265 hab. (Plaisance), 8 182 hab. (Pibrac), 8 431 hab. (Léguevin) et 6 862 hab. (La Salvetat-Saint-Gilles).

Ce secteur est particulièrement propice au développement urbain (fig. 2) et ce pour plusieurs raisons. Il présente peu de contraintes physiques ; les terrasses

<sup>1</sup> Tisséo, *Pour une véritable culture des transports. Livre blanc Tisséo*, Toulouse, 2007.

<sup>2</sup> Communauté d'agglomération

<sup>3</sup> Tornero M., *Regards sur Midi-Pyrénées, Panorama de la région*, INSEE, janvier 2013

version de travail soe #1

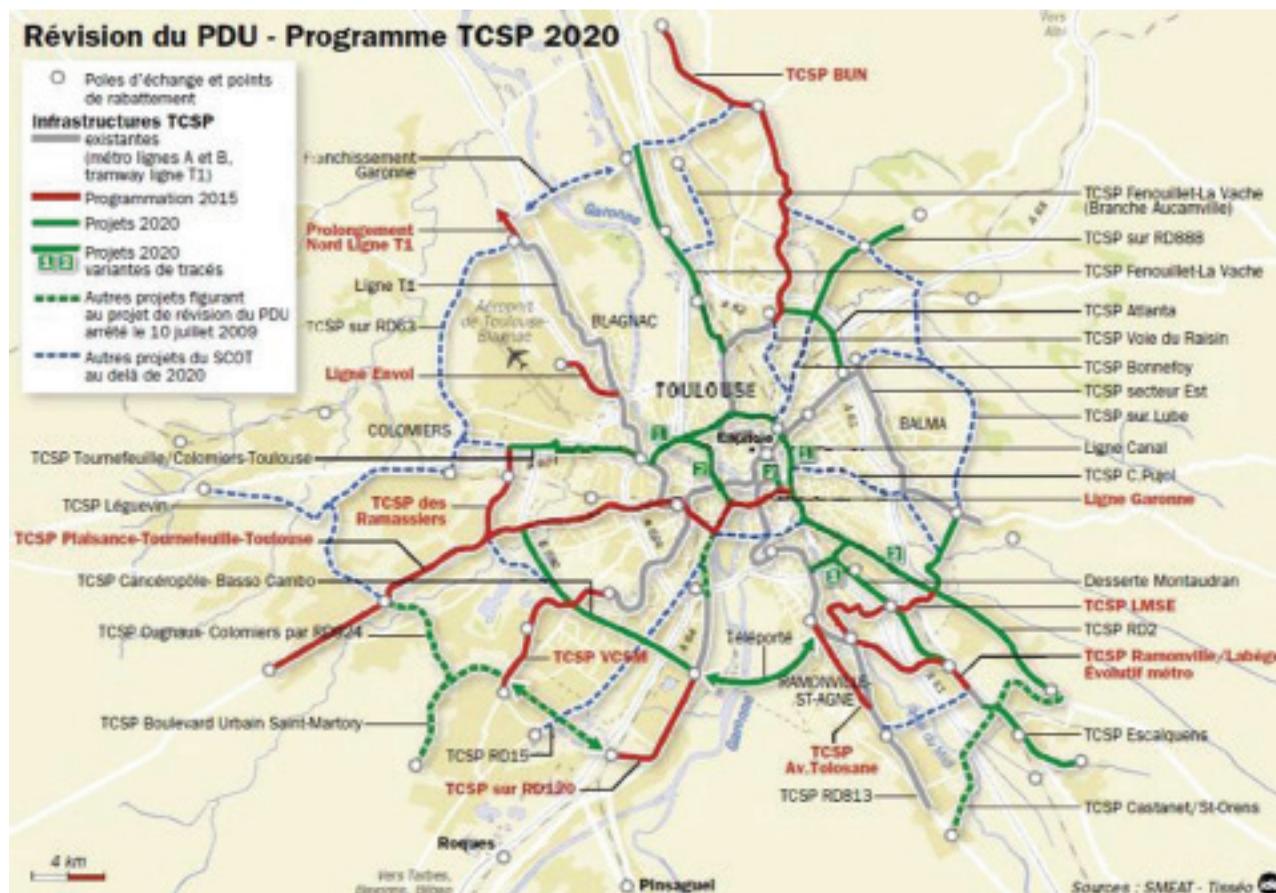


Fig. 1. Révision du Plan de déplacement urbain – Programme Transports en commun en sites propres 2020

Source : Emery P., « Tram, bus, métro : ce qui va changer », *La Dépêche du Midi*, 26 octobre 2010.

de la Garonne, qui s'enchaînent, offrent un relief peu contraignant. C'est sur l'une d'entre elle qu'est érigée, en 1953, l'aérogare Blagnac 1 qui deviendra l'aéroport de Toulouse-Blagnac. L'histoire du développement industriel de la ville lui confère aussi une place particulière : c'est dans le faubourg toulousain de Saint-Martin, au contact immédiat de la commune de Colomiers, qu'a été réalisé en 1939 le premier hall de montage aéronautique des avions de guerre Dewoitine produits par la SNCAM (Société nationale des constructions aéronautique du Midi). Ce site ne va cesser de se développer et concerner peu à peu une partie de la commune de Colomiers à l'occasion des différents développements industriels de la nouvelle société aéronautique Sud-Aviation créée en 1957 (Jalabert, Zuliani, 2009). C'est aussi à cette période que germe l'idée de transformer cette bourgade de l'ouest toulousain en ville neuve. Le destin de la ville et celle de l'industrie aéronautique vont se trouver mêlés. En 1958 est érigé le hall d'assemblage de la Caravelle, puis suivront, au tout début des années 1970, ceux de

Concorde et des premiers Airbus. L'extension du site dédié à l'aéronautique ne s'arrêtera plus. De plus en plus d'équipementiers, de sous-traitants vont s'implanter à proximité de l'avionneur, devenu européen, tandis que celui-ci continue à étendre son emprise spatiale avec par exemple, parmi ses dernières réalisations, les chaînes de montage de l'A350 et un nouveau centre logistique (Jalabert, Zuliani, 2009).

De vastes zones d'emplois irriguent donc aujourd'hui ce périmètre, sur lequel on observe un renforcement de l'offre commerciale et résidentielle, sous la forme de nouveaux centres commerciaux (Blagnac, Le Perget et, demain, Portes de Gascogne), zones d'aménagement concerté (ZAC) plurifonctionnelles (Les Ramassiers), d'équipements d'agglomération (Lycée International, Centre d'Art-Pavillon Blanc, Centre nautique, ...), de nombreux lotissements pavillonnaires (Colomiers, Tournefeuille, mais aussi plus loin Aussonne, Seilh...) et d'immeubles collectifs (quartier de Saint-Martin-du-Touch, Colomiers,

version de travail soe #1

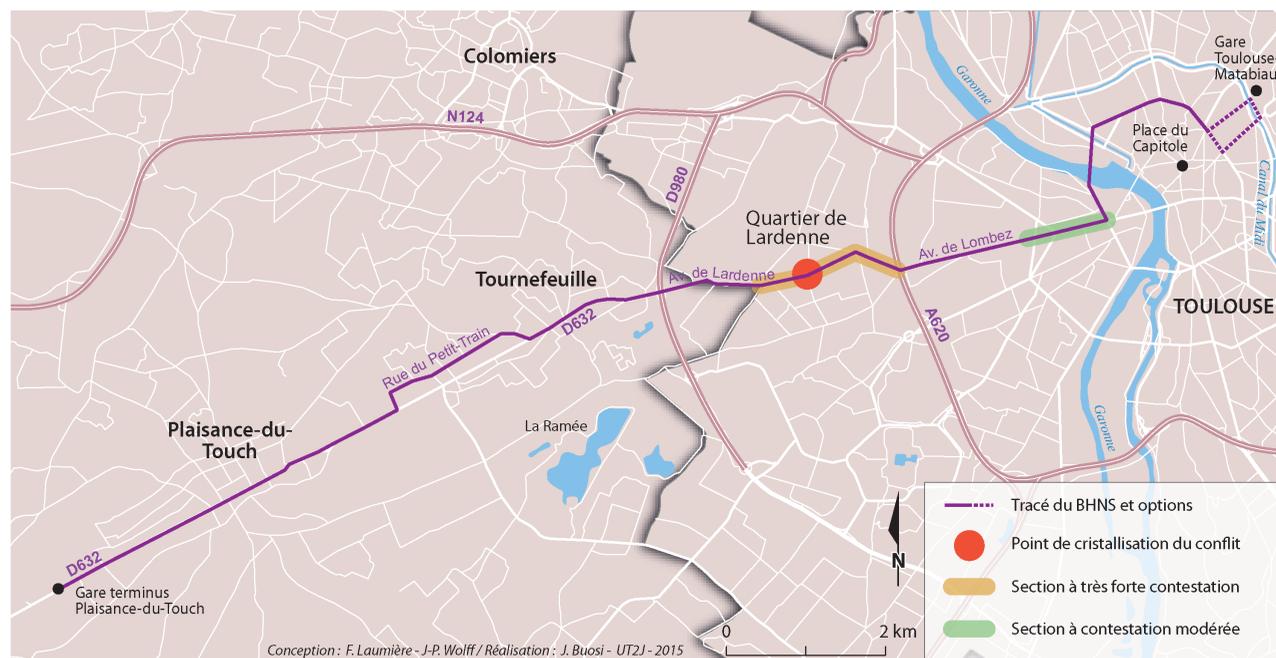


Fig. n° 2. Le développement urbain du nord-ouest toulousain

Blagnac, ...). L'évolution du quadrant nord-ouest confère aujourd'hui à ce territoire de nouvelles formes de centralités à l'échelle de l'agglomération et de l'aire urbaine et l'inscrit dans d'intenses flux, au rang desquels les migrations pendulaires occupent une place indéniable. Blagnac et, à un moindre degré, Colomiers ont des indicateurs de concentration de l'emploi élevés<sup>4</sup> (219,5 et 160) et ces communes fournissent aussi de nombreux salariés aux autres pôles d'emploi de l'aire urbaine puisque leurs actifs résidents sont respectivement 69,1% et 64,6% à quitter quotidiennement leurs communes de résidence pour rejoindre un lieu de travail situé à l'extérieur de leur commune résidentielle (Tisséo, 2014).

## 2. Une offre largement insuffisante en transports collectifs

Cette partie de l'agglomération est traversée par plusieurs voies routières importantes comme la deux fois deux voies Toulouse–l'Isle-Jourdain–Auch, en voie d'achèvement, la route départementale 632 Toulouse–Boulogne-sur-Gesse, ou le barreau du réseau des rocades toulousaines, l'Arc-en-ciel, reliant l'axe vers Auch à la sortie sud de l'agglomération. Au niveau ferroviaire, seule la voie ferrée non électrifiée Auch–Toulouse traverse le secteur.

<sup>4</sup> L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone (définition de l'INSEE).

De son côté, l'offre en transport collectif évolue peu et n'est dotée d'aucun système performant susceptible d'infléchir les pratiques de déplacements des résidents et actifs du périmètre. La desserte actuelle de l'axe Toulouse–Tournefeuille–Plaisance-du-Touch (fig. 3) repose sur cinq lignes de bus. Il s'agit des lignes 48 (Tournefeuille Lycée–Basso-Cambo, 233 usagers/jour, en 23 minutes), 63 (Tournefeuille Lycée–Compans-Caffarelli, 3050 usagers/jour, en 30 à 40 minutes), 65 (Plaisance Monestie–Arènes, par la route départementale 632, 4220 usagers/jour, en 35 à 55 minutes), 67 (Plaisance Monestie–Arènes, 1710 usagers/jour, en 30 à 55 minutes) et 21 (Colomiers Airbus–Basso-Cambo, 2140 usagers/jour, en 40 à 50 minutes). Trois passent par l'avenue de Lardenne (46, 65 et 67). La ligne 55 relie Plaisance-du-Touch à la gare SNCF de Colomiers (280 usagers/jour, en 20 à 25 minutes<sup>5</sup>).

Le projet du BHNS venait modifier la donne en confortant l'axe Plaisance–Tournefeuille–Toulouse, tout en offrant de nouvelles possibilités d'organisation du réseau des transports en commun dans cet ouest densifié et congestionné aux heures de pointe. La circulation routière, avec 1500 véhicules/heure, pénalise gravement la circulation des bus, bloqués par les flots de voitures et n'avançant pas plus vite qu'elles sur la route départementale 632 de Plaisance-du-Touch à Tournefeuille. L'absence de site

<sup>5</sup> Il s'agit du nombre moyen de validations sur une journée ouvrable pour l'année 2014 (données Tisséo).

propre condamne le bus qui n'offre aucun avantage en termes de vitesse commerciale.

Malgré les améliorations et les modifications dans les flux de circulation, apportées directement ou indirectement à ce secteur de l'agglomération par l'ouverture de la ligne A du VAL et son terminus de Basso-Cambo en 1993, la réalisation de la rocade Arc-en-Ciel en 1997 et la modernisation de la ligne C en 1993 et 2004 (Arènes-Colomiers), section de 8 km de la ligne ferroviaire Auch-Toulouse, le fort développement urbain de ce secteur a annihilé l'ensemble des efforts réalisés ces dernières décennies. Pour les communes concernées directement par le projet et pour celles du périurbain plus éloigné, l'absence d'une infrastructure fonctionnelle pose vraiment problème.

### III – Le BHNS, objet de tous les espoirs et de toutes les craintes

#### 1. Projet technique et historique du BHNS

Initialement, le tracé projeté pour l'implantation du BHNS devait relier Plaisance-du-Touch à la station de métro Arènes sans pénétrer dans le centre de Toulouse. Il se serait greffé sur la ligne A du métro, comme c'est déjà le cas des lignes C Arènes-Saint-Cyprien-Colomiers et T1 Aéroconstellation-Arènes, cette dernière ayant été prolongée vers le Palais-de-Justice en 2013 et offrant ainsi une possibilité de connexion au tronçon sud de la ligne B du métro. Mais très vite devant la saturation de la ligne A (210 000 validations/jour de semaine) et ses nombreux dysfonctionnements, surtout entre les stations Arènes et Marengo-SNCF, il a été décidé de prolonger le tracé du BHNS vers cette la gare Matabiau en traversant l'hypercentre de Toulouse sur une longueur totale de 18,5 kilomètres. Cette ligne visait à offrir une alternative pertinente à la voiture dans ce territoire en le connectant aux lignes A, B, T1 et enfin à la gare Matabiau. De Plaisance-du-Touch à Saint-Cyprien, le tracé empruntait celui de l'ancienne voie ferroviaire à écartement métrique qui reliait Toulouse à Boulogne-sur-Gesse, fermée en 1949.

Finalement, comme l'indiquent les représentants de l'opposition dans la municipalité de Tournefeuille (Patrick

Beissel et Alain Perriault<sup>6</sup>), « après la présentation du projet de tramway [...] disparu en cours de route, il a été remplacé par un projet de BHNS présenté en 2013 » qui reprenait le parcours du tramway. Le tracé du BHNS depuis Plaisance-du-Touch empruntait la route départementale 632, à savoir la route de Lombez et la route de Toulouse sur la commune de Plaisance-du-Touch, puis à Tournefeuille la rue du Petit-Train et le boulevard Vincent Auriol (la D632) et, enfin, à Toulouse, l'avenue de Lardenne puis l'avenue de Lombez, l'avenue Étienne Billières, les allées Charles de Fitte, le pont des Catalans, l'avenue Paul Séjourné, le boulevard Lascrosses, le boulevard d'Arcole et le boulevard de Strasbourg et ensuite deux options étaient envisagées. Le débat, non tranché au moment des élections municipales, concernait le passage soit par la rue Bayard, pour atteindre directement le parvis de la gare, soit une implantation sur le boulevard de Strasbourg jusqu'au carrefour Jean Jaurès et, de là, l'emprunt des allées éponymes jusqu'au canal du Midi.

25 stations étaient prévues, échelonnées sur les 18,5 km de la ligne. Cette dernière devait être dotée de deux parkings-relais, l'un au terminus de Plaisance-du-Touch et l'autre aux Arènes. L'intérêt de ce tracé reposait sur plusieurs connexions directes avec les deux lignes de métro avec notamment les stations Patte-d'Oie et Saint-Cyprien-République (ligne A) et Compans-Caffarelli et Jeanne-d'Arc (ligne B), le tramway ligne T1 (station Zénith), les trains à la gare Matabiau et les cars à la gare routière Pierre Sépard. Notons qu'avec le refus du terminus envisagé au départ, aux Arènes, l'interconnexion relativement simple avec les lignes A et C (Arènes-Colomiers) devenait plus difficile ainsi qu'avec toutes les lignes de bus ayant comme origine et destination les Arènes. Ce dysfonctionnement, lié à la sous-capacité de la ligne A, ne permettant pas de faire circuler des rames deux fois plus longues, avait comme avantage de rallier directement la gare Matabiau en passant par le centre de Toulouse sans rupture de charge (fig. 3).

L'amplitude de fonctionnement s'inscrivait dans une fourchette large, de 5 heures du matin à minuit, et une fréquence soutenue, de 5 à 10 minutes en heures de pointe et 15 minutes en heures creuses. Le site propre intégral, sauf au niveau de l'avenue de Lardenne, aurait permis une nette amélioration des temps de parcours par une augmentation de la vitesse commerciale des bus. En effet, la relation depuis le terminus de Plaisance-du-Touch devait se faire jusqu'aux Arènes en 30 minutes, 45 minutes jusqu'à la gare Matabiau, au

<sup>6</sup> Conseillers municipaux de droite.

**Fig. 3. Le projet de BHSN Plaisance-du-Touch–Tournefeuille–Toulouse**

Source : De Jaeger J.-M., « Toulouse : les transports en première ligne des municipales », *Le Flambo*, [en ligne], mis en ligne le 21 mars 2014, URL : <http://leflambo.fr/2014/03/21/dossier-toulouse-les-transports-en-premiere-ligne-des-municipales/>

lieu de 67 minutes actuellement en empruntant le bus et le VAL.

Les évaluations de fréquentation sur cet axe un jour de semaine, étudiées par Tisséo, passeraient de 35 000 personnes lors de son inauguration en 2017 à 42 000 personnes en 2020. En 2017, Tisséo prévoyait, pour un jour de semaine et en période de pointe du soir dans le

sens Plaisance-du-Touch–Toulouse–gare Matabiau, que 69% des montées se feraient aux stations comprises entre le terminus périphérique et la station Zénith et que les 31% supplémentaires emprunteraient le BHNS à partir de là vers la gare Matabiau. Dans le sens inverse et toujours pour la même temporalité, 20% des descentes auraient lieu entre la gare Matabiau et la station Zénith et, à partir de là, 80% des descentes se

réaliseraient aux stations s'échelonnant jusqu'au terminus de Plaisance-du-Touch. Ces chiffres montrent une rupture de fréquentation au niveau de la station Zénith proche de celle des Arènes et surtout que cette ligne s'inscrivait dans les nouvelles polarités de l'emploi, avec comme les lignes C ou T1, des utilisations pendulaires effaçant l'opposition périphérie-centre.

Ajoutons qu'il était prévu, dans le PDU, de connecter à partir du nord-ouest de Tournefeuille, cette ligne de BHNS à celle qui devait conduire à la halte ferroviaire des Ramassiers sur la ligne C, puis de poursuivre vers Colomiers en desservant le site stratégique d'Airbus et ses nombreux emplois, répondant en partie aux demandes réitérées depuis plusieurs années d'avoir une liaison rapide vers la ligne C et de mieux connecter les communes résidentielles de l'ouest avec la zone d'emploi aéronautique. Donc, à terme, même si le parcours périphérie-centre était renforcé, il n'aurait pas interdit le développement de nouvelles liaisons de périphérie à périphérie, pour répondre aux migrations pendulaires enregistrées dans ce secteur de l'agglomération.

Même si le BHNS ne porte pas la même image positive de renouvellement de l'offre des transports publics, ni de requalification urbanistique (matériel routier, emprise au sol importante, aménagements plus légers, ...), que celle d'un tramway (Rabuel, 2009), il n'en demeure pas moins que ce mode présente une amélioration considérable par rapport aux bus standards, avec par exemple la création de stations de plain-pied disposant de l'affichage dynamique. En attendant de passer au tramway, l'option du BHNS permettait de répondre, immédiatement et pour un coût d'investissement inférieur, à l'accroissement des mobilités de ces territoires moins denses que ceux plus proches du centre-ville de Toulouse.

Le tracé du BHNS devait s'insérer dans une voirie souvent limitée en largeur, sauf sur quelques sections et en particulier de la Patte-d'Oie à la gare Matabiau via le Pont des Catalans et la succession de boulevards. Sur le reste de son parcours, des difficultés se posaient pour réaliser deux couloirs réservés aux bus, plus larges qu'une ligne de tramway : suppression de deux couloirs réservés à la circulation, limitation du stationnement sur les deux côtés de la chaussée, encadrement de la pratique du vélo, suppression ou gestion des alignements de platanes, principalement. Techniquement, ces contraintes se sont accumulées sur la longue avenue de Lardenne (4 km), point de cristallisation du conflit.

## 2. La remise en cause du projet BHNS

Le projet est largement soutenu par les municipalités de Plaisance-du-Touch et de Tournefeuille, aux oppositions politiques internes faibles et à la forte neutralité des commerçants. Mais la situation est tout autre dans les quartiers toulousains de Saint-Cyprien et surtout de Lardenne. En effet, la levée de boucliers contre ce projet fut initiée par l'Association des commerçants artisans et professions libérales de Lardenne (ACAPL), qui tout en reconnaissant qu'il fallait améliorer la desserte du quartier et des communes situées sur la départementale 632, s'opposèrent au projet présenté par Tisséo et les élus toulousains, démarche rencontrée fréquemment pour d'autres infrastructures (Dziedzicki, 2004). Même si ce vieux quartier fut rattaché à Toulouse en 1794, il n'en demeure pas moins qu'il ressemble à un vieux village se développant le long de l'avenue de Lardenne, bordée encore de quelques anciennes maisons de maître au milieu de grands parcs qui cèdent parfois la place à de nouvelles constructions individuelles plus denses, et à quelques petites résidences de standing dans lesquelles se logent des cadres et professions intermédiaires, travaillant dans le secteur ouest. Les alignements de platanes, les équipements commerciaux de proximité autour ou au contact de la place Jacques Sauvegrain et l'église confèrent à cet espace linéaire une image protectrice loin d'un certain tumulte de la grande ville, comme le souligne le texte suivant.

« Notre quartier bat au rythme de son artère principale : l'avenue de Lardenne... Or le projet actuel transformerait et défigurerait celle-ci ! Ce qui nous attend si nous ne réagissons pas : tout d'abord, durant la longue période des travaux : plus aucune circulation sur l'avenue donc difficultés d'accès vers les rues adjacentes pour les riverains, inaccessibilité des commerces et des professionnels libéraux et ce pendant deux ans : prémices d'une mort assurée ! [...] Par ailleurs nous souhaiterions que les autorités en charge du dossier nous donnent des explications sur la réalisation de ce projet car la largeur de l'avenue de Lardenne est incompatible avec la combinaison de deux voies réservées au bus + deux voies de circulation véhicules + deux pistes cyclables + des stationnements + deux trottoirs [...]. Le bouleversement de la physionomie de notre quartier : afin de rentabiliser l'investissement réalisé dans la mise en place du réseau de bus, la densification de l'habitat à proximité du tracé du BHNS sera encouragée. Ainsi, l'augmentation du PLU (+ 30 %) est envisagée. Nous devons renoncer aux

espaces verts, aux façades typiques, au profit de grands ensembles à étages évoquant les "cités dortoir"<sup>7</sup>. »

L'ACAPL adresse plusieurs griefs à ce projet de BHNS. Certains concernent le maintien de l'activité commerciale durant et après les travaux de création du site propre, d'autres touchent à sa pertinence en matière de transports. Comme le souligne un élu (Claude Raynal) :

« Ça modifiait le fonctionnement du quartier, accès école, église, commerces. Et là ça devient un projet très lourd. Or, ils l'ont présenté comme le projet le meilleur. Il n'y a rien de pire que de commencer comme cela. »

Dans le premier registre, relatif à la remise en cause de l'outil de travail, les perturbations liées au chantier auraient un impact sur le chiffre d'affaires des établissements et la promesse d'indemnités prévues à cet effet ne leur paraissait pas établie comme c'est le cas pour les travaux accompagnant la construction d'un métro ou tramway. Même si des indemnités étaient envisageables, elles n'étaient pas assez importantes et, surtout, la continuité de l'activité aurait été remise en cause. L'ACAPL s'est appuyée sur un précédent local concernant la réalisation de la liaison multimodale sud-est (LMSE), dénoncée par les commerçants de Ramonville-Saint-Agne. Mais c'est sur le registre de l'utilité de cette réalisation de transports collectifs que l'association sera la plus incisive avec une série de griefs techniques et économiques.

Pour les opposants au projet, le renforcement de l'accessibilité au centre de Toulouse, depuis le périurbain de l'ouest, peut se faire « en améliorant la relation entre les communes de Plaisance-du-Touch et de Tournefeuille aux deux infrastructures lourdes » (Patrick Beissel et Alain Perriault), déjà présentes dans ce secteur : les lignes A et C, accessibles au terminus de Basso-Cambo ou via la gare de Colomiers et les trois haltes ferroviaires situées entre cette gare et la station Arènes. D'un côté, le doublement du pont ferroviaire sur la rocade doit permettre d'offrir un service ferroviaire de type RER entre Colomiers et Toulouse-Matabiau (ligne C) et, de l'autre, le doublement de quatre stations du métro doit permettre de renforcer les capacités de transports de la ligne A. Dans ce schéma, une ligne de BHNS irriguant et reliant les deux communes périphériques n'a aucune pertinence à emprunter l'avenue de Lardenne car ce n'est pas l'accès

le plus direct ni vers la ligne C ni vers la station Basso-Cambo, terminus de la ligne A.

Refusant absolument le passage de cette ligne en site propre sur l'avenue de Lardenne, et s'affranchissant des arguments avancés dans ce premier point, les réfractaires au projet vont jusqu'à être force de proposition en matière de tracé favorisant une liaison périphérie-centre. Ils soumettent à Tisséo l'idée de construire cette ligne sur le chemin du Ramelet Moundi quasiment parallèle à l'avenue de Lardenne et proche de deux projets d'aménagement en cours ou à venir, à savoir la ZAC Bordeblanche (commune de Toulouse) et la ZAC Ferro-Lèbres (commune de Tournefeuille).

Ajoutons d'autres griefs comme une vitesse commerciale insuffisante du BHNS, car une partie du parcours se ferait en site banalisé, réduisant la vitesse d'exploitation aux heures de pointe. Le franchissement du site propre deviendrait impossible aux automobilistes riverains ou non, obligeant ceux-ci à faire de longs détours pour parvenir à leur but. Les traversées prévues pour les piétons n'apparaissent pas aussi sûres que cela car, par l'étroitesse de la largeur de l'avenue, il aurait été difficile de mettre en place un îlot sécurisé entre les deux couloirs de bus. Enfin, les commerçants dénonçaient la suppression de places de stationnement jouxtant leurs établissements en zone bleue, au profit de nouvelles créées loin des commerces. L'absence de pistes cyclables accompagnant ce projet est également décrié tout comme, et surtout, le manque de précisions des études de Tisséo discréditant un projet évalué à 180 millions d'euros.

Un argument qui n'a jamais été au cœur du refus de ce projet, mais qui n'en était jamais très loin, porte sur la dévalorisation foncière et immobilière que le projet entraînerait avec une augmentation de la densification suite à une révision du PLU. Néanmoins, sans révision du PLU, la densification depuis quelques années est en marche le long de cette avenue de Lardenne au plus grand profit de certains propriétaires dont une partie ou l'intégralité des biens participe à la mutation de ce secteur. Il faut cependant reconnaître que cet argument n'est pas largement brandi par rapport à celui de la dévalorisation fonctionnelle, esthétique et paysagère de l'avenue.

## IV – Le BHNS pris en otage

### 1. Une concertation impossible

<sup>7</sup> ASSOCIATION DES COMMERÇANTS ET PROFESSIONS LIBÉRALES DE LARDENNE. *Le tracé du BHNS à Lardenne...*, [en ligne], mis en ligne le 4 avril 2014, URL : <https://lardenneactif.wordpress.com/2014/04/02/le-projet-du-grand-toulouse-met-notre-quartier-en-danger-restez-informes/>

La presse locale, et en premier lieu La Dépêche du Midi, a largement relayé le conflit qui s'est cristallisé autour de ce projet au niveau de Lardenne et que d'aucun dans l'agglomération n'a pu ignorer (fig. 4a et 4b). D'autant plus qu'à côté de l'ACAPL une autre association s'est largement mobilisée, l'Association de défense du quartier de Lardenne (ADQL), en distribuant plusieurs milliers de tracts et en favorisant l'apparition de nombreuses banderoles dénonçant le projet qui allait affecter les territoires de sociabilité (Di Méo, 1996) et défigurer, voire tuer, le quartier de Lardenne, si celui-ci était réalisé. Une pétition lancée par l'ACAPL dénonçait la mise en péril de 300 emplois dans ce secteur si le BHNS se concrétisait.

C'est dans un climat déjà tendu que la concertation démarre en novembre 2012, à un an et demi des élections municipales de mars 2014, dans les trois communes concernées par le projet. Les réunions publiques et des ateliers d'échange avec Tisséo se passent relativement bien à Plaisance-du-Touch et à Tournefeuille, et ce malgré quelques difficultés d'insertion dans le réseau viaire. Par contre, à Toulouse, et en l'occurrence à Lardenne, elles tournent mal, comme l'indique le maire de Tournefeuille : « c'est parti en vrille et cela n'a jamais pu être rattrapé » (C. Raynal). En particulier, la deuxième réunion publique prévue le 27 novembre 2012 à l'Institut régional de la Croix-Rouge de Toulouse, sous la présidence de Joël Carreiras, qui a dû être annulée car plus de 300 personnes comptaient y participer alors que la salle ne pouvait en contenir qu'une centaine. Cette situation n'a fait qu'échauffer les esprits et renforcer la suspicion pour ce projet non seulement auprès de la population de Lardenne mais aussi de celle de Saint-Cyprien.

Le 19 décembre 2012, se déroula un atelier important dans le gymnase du Petit Capitole à Lardenne, auquel participèrent, à côté de Joël Carreiras, les élus toulousains et les techniciens et ingénieurs de Tisséo-SMTC et de la SMAT (Société de la mobilité de l'agglomération toulousaine), mais également les membres de l'ACAPL et des résidents concernés par cette question. Joël Carreiras a rappelé les objectifs de ce projet d'une façon globale, tandis que Vincent Georjon, directeur des services de Tisséo-SMTC, a souligné les implications de ce projet vers les Ramassiers et Saint-Martin-du-Touch à l'ouest et la voie du canal de Saint-Martory à l'est, et Xavier Bonneau, directeur de la SMAT, s'est appliqué à présenter l'insertion urbanistique et paysagère du site propre. Après cette série d'exposés, les opposants purent prendre la parole pour défendre leur point de vue. Le président de l'ACAPL, Yannick Cazaux, responsable du garage Renault situé sur l'avenue de Lardenne, évoque les questions de

stationnement et de l'emploi qui nourrissent beaucoup d'inquiétude. Puis sont présentées des alternatives au tracé pour éviter de passer par l'avenue de Lardenne, en empruntant dans un sens le chemin du Calquet et dans l'autre le chemin du Ramelet Moundi. Puis ce fut au tour du président des commerçants de l'avenue Étienne Billières d'intervenir pour faire part de ses craintes pour Saint-Cyprien. Enfin, le choix de desservir la gare Matabiau ou les usines Airbus fut posé par plusieurs participants en soulignant qu'une grande partie des emplois se trouvait en dehors du centre-ville et, qu'en définitive, il serait sans doute plus utile d'envisager le tracé depuis Plaisance-du-Touch vers Les Ramassiers à partir de Tournefeuille au lieu de vouloir le faire passer par Lardenne en direction de la gare Matabiau.

Face à la crispation de la situation, une réunion publique se déroula au Zénith le 20 mars 2013, dans un climat surchauffé, devant environ un millier de personnes aux positions très tranchées. Entre la municipalité de Toulouse et les opposants, un dialogue de sourds tint lieu d'échanges sur le devenir de ce projet. « Et là on s'est dit : on est face à une machine. Pas juste face à un projet. Ils vont tout mettre en place pour que ça marche. » (Y. Cazaux). Les quelques personnes favorables au projet se firent siffler par la majorité totalement opposée à toutes les variantes techniques qui continueraient à s'inscrire dans l'avenue de Lardenne. Face à ce constat, le maire de Toulouse concluait cette réunion en rappelant l'importance de celui-ci dans une vision de développement de l'agglomération. La remise en cause du projet, qui n'interdisait pas de continuer à discuter sur des détails, était pour lui totalement inenvisageable,

« le projet a déjà été amoindri mais il est encore dans la logique du projet d'agglomération que nous voulons. S'il était dévié vers les Pradettes ou le Ramelet Moundi, cela ne serait plus le cas<sup>8</sup>. »

Suite à cette réunion publique qui se termine sur un constat tranché entre la municipalité et les opposants, le mouvement va encore prendre de l'ampleur et se diffuser à partir de l'été 2013 au quartier Saint-Cyprien où 10 000 tracts sont distribués dans lesquels sont dénoncés la disparition des platanes et des contre-allées de l'avenue Étienne Billières en supprimant toute possibilité de stationner. « Au lieu de calmer, on complexifie. Il n'est pas interdit d'être un peu habile. » (C. Raynal). Joël Carreiras,

<sup>8</sup> SAINT-SERNIN, D. « Bus de Lardenne : récit d'une réunion publique sous tension », *La voix du Midi*, [en ligne], mis en ligne le 21 mars 2013, URL : <http://www.voixdumidi.fr/bus-de-lardenne-recit-dune-reunion-publique-sous-tension-24858.html>



Fig. 4 a et b. L'avenue de Lardenne et le déploiement de banderoles contre le projet BHNS.

Source (a) : *carredinfo.fr*, prise de vue le 16 janvier 2013.

Source (b) : *La Dépêche du Midi*, 8 avril 2013.

possible, avoir le tracé le plus rectiligne possible et être direct (sans correspondance<sup>9</sup>). »

Les défenseurs du projet ne disposaient pas des mêmes moyens que les autres associations qui, par ailleurs, étaient beaucoup plus dynamiques. La riposte à ce vaste mouvement d'opposition n'a pas non plus été soutenue par les édiles des deux autres communes concernées par le projet, et qui étaient pourtant plutôt favorables au projet de BHNS, craignant peut-être que le conflit ne se déplace sur leur territoire et influe sur les élections municipales à venir.

Au fur et à mesure que les élections municipales se rapprochaient, la tension croissait autour de ce projet qui devenait de plus en plus un point de fixation entre des positions irréconciliables autour du projet mais aussi un pivot de clivage politique entre les élus socialistes et l'opposition de droite. À ce moment-là, nous nous trouvions bien loin des propos tenus par Joël Carreiras :

« Faire naître un débat, faire émerger des solutions, étudier des alternatives, suggérées, relèvent d'un dialogue essentiel<sup>10</sup> ».

Les avenues Étienne Billières et de Lardenne se couvraient de slogans de plus en plus hostiles non seulement au BHNS mais à la politique de la municipalité sortante.

<sup>9</sup> Adresse URL de la pétition : <http://www.petitionpublique.fr/PeticaoVer.aspx?pi=PourBHNS>

<sup>10</sup> CARREIRAS J. [entretien avec], « Des problématiques réelles peuvent être identifiées », *Les cahiers du GART*, septembre 2012, [en ligne], URL : [http://www.ville-rail-transport.com/sites/default/files/VRT542S09\\_GART.pdf](http://www.ville-rail-transport.com/sites/default/files/VRT542S09_GART.pdf)

au cours de deux réunions publiques organisées en mai et juin 2013, tenta de reprendre la main sur ce dossier, mais le climat passionnel qui s'était développé autour de ce projet et certaines maladroites ne firent que conforter les opposants à ce projet, « nous avons œuvré jusqu'au bout car nous avons compris qu'il n'y avait que politiquement qu'on s'en sortirait » (Y. Cazaux), comme c'est le cas des phénomènes de NIMBY.

Même si les opposants au BHNS se mobilisèrent d'une façon très active et arrivèrent à imposer un rapport de force de plus en plus défavorable au projet et à la municipalité, quelques soutiens, comme la Fédération des conseils de parents d'élèves (FCPE), l'Amicale de l'école élémentaire de Lardenne et le Pédibus se firent entendre à travers, en particulier, le lancement d'une pétition de soutien au projet qui recueillit 600 signatures et dont voici le contenu :

« Nous sommes favorables à la création d'un système de transport public efficace reliant le centre de Toulouse et la banlieue ouest (Tournefeuille, Plaisance-du-Touch, ...). L'envolée déjà commencée et inéluctable du prix du pétrole (déclin de la production), la pollution, le bruit et les pertes de temps à rechercher un stationnement / l'impossibilité de stationner toujours plus de voitures sur un territoire dont la surface n'augmente pas, font que la voiture individuelle ne peut pas, seule, apporter de solution suffisante de mobilité aux dizaines de milliers de personnes qui se déplacent tous les jours le long de cet axe. Et pour être efficace et constituer une vraie alternative à la voiture individuelle, le système de transport doit être en site propre le plus intégral

Quelques semaines avant les élections municipales du printemps 2014, le 27 février, plusieurs résidents de ces secteurs ont provoqué une série de bouchons depuis l'hippodrome de la Cépière jusqu'à la gare Matabiau pour dénoncer les conséquences pénalisantes de ce bus en site propre lorsqu'il circulerait. Un type de manifestation réitéré entre les deux tours, dans la matinée du 25 mars.

## 2. Un contexte politique particulier

La municipalité socialiste a porté, entre 2008 et 2014, plusieurs projets favorables aux transports collectifs qui étaient affichés comme prioritaires et elle a rencontré une série de difficultés exploitées habilement par l'opposition, qui a pu reprendre des couleurs essentiellement sur cette question des transports et des mobilités. Les deux semonces précédentes, au sujet du tramway et du PDU, auraient dû alerter Pierre Cohen des risques encourus en voulant passer en force deux ans avant la fin de son premier mandat, mais il n'en tint pas compte. Pourtant le projet du BHNS n'était en rien comparable à la poursuite du tramway vers l'aéroport et le Palais de Justice. Il aurait pu être différé de quelques mois après les élections municipales de 2014, d'autant plus que, pour des opposants comme pour des proches politiquement, le projet était mal ficelé lorsqu'il a commencé à être brandi comme un étendard de la nouvelle politique de transport affichée pour l'agglomération, sans que les études ne soient suffisamment poussées en termes d'insertion, de vitesse commerciale ou de report modal. Tisséo-SMTC et la SMAT, dont les présidents étaient respectivement Pierre Cohen et Joël Carreiras, voulaient également avancer très vite après l'abandon de la déserte tramway pour celle en BHNS.

«De suite on s'est rendu compte que le projet n'était pas cohérent, réfléchi.» (Y. Cazaux).

Pour la population, qui au départ n'était ni trop concernée ni opposée au projet, le souhait de vouloir passer en force est devenu très vite suspect et l'engrenage dans lequel la municipalité et les associations (Rui, 2004) se sont retrouvées a provoqué ce grippage du processus de concertation toujours très délicat et exigeant en termes de pédagogie, d'écoute, d'échanges et de temps.

«Ces processus sont lourds et exigeants pour le décideur, qui se retrouve en permanence dans l'agir

communicationnel, pour reprendre une expression chère au philosophe allemand Jürgen Habermas<sup>11</sup>.»

Le temps du projet et le temps du politique se sont télescopés alors même que de nombreux élus savent que ces temps sont différenciés, pour finalement glisser du projet de transports vers la récupération politique. Les propos du président de l'ACAPL sont sans ambiguïté :

«À partir du moment où on a été en conflit avec la mairie, on a été approchés par tous les partis politiques. Ils sont tous venus s'intéresser à la cause. Évidemment avec une intention de récupération.» (Y. Cazaux)

Une succession de prises de position, que d'autres qualifieront de graves maladresses, émaillèrent ce qui aurait dû être un lieu de débat et de respect entre les porteurs du projet et les opposants.

«On va quand même vous rappeler qu'on fait ce qu'on veut.» (Y. Cazaux)

Rappelons aussi qu'en octobre 2012, l'adjoint à l'urbanisme de Toulouse, Daniel Benyahia, avait qualifié Lardenne de «ghetto de riches» lors d'une commission de quartier<sup>12</sup>.

Face à cette situation, Jean-Luc Moudenc s'empare de ce conflit, comme en témoignent les propos du maire de Tournefeuille : «C'était un véhicule politique pour caractériser la gestion de Pierre Cohen». En février 2013, lors d'un conseil de la communauté urbaine de Toulouse Métropole, Jean-Luc Moudenc reprit les critiques contre le projet de BHSN et les remarques de Christophe Alvès, responsable dans l'association Toulouse Avenir du secteur 6. Cette association, présidée par Jean-Luc Moudenc, visait à lui assurer une reconquête du Capitole aux élections municipales de 2014. Un autre acteur politique engagé dans l'opposition au maire de Toulouse, Romuald Pagnucco, membre du comité UMP de la 9<sup>e</sup> circonscription, dénonce le coup politique que comptent faire aussi bien Claude Raynal, maire de Tournefeuille, que Pierre Cohen. Selon ce militant, la réalisation du BHNS aurait dû profiter au bilan de Claude Raynal, qui commençait à rencontrer une certaine opposition dans sa commune, tandis que ce tracé vers la gare Matabiau permettait à Pierre Cohen de temporiser quant au doublement des quatre stations de métro trop petites. Pour Pierre Cohen, ne rien lâcher sur ce projet, quelques mois avant cette

<sup>11</sup> *Opt. cit.*

<sup>12</sup> GROS J.-N., «Projet de bus à Lardenne : toujours la polémique», *La Dépêche du Midi*, 15 février 2013.

échéance politique, montrait sa détermination à mener une politique stratégique pour le développement de l'agglomération en matière de transports collectifs. Le projet de BHNS devient ainsi l'otage de ces élections locales, ô combien importantes.

La dernière manifestation contre le BHNS s'est déroulée entre les deux tours des élections municipales et s'inscrivait dans cette bataille. Le verdict des urnes fut sans appel, le maire sortant qui encore quelques semaines auparavant était, pour les instituts de sondage, le gagnant de ce duel, perdit face à Jean-Luc Moudenc dont le score de 52,6% pour la commune de Toulouse, se hissa entre 65 et 74 % des suffrages selon les bureaux de vote de Lardenne<sup>13</sup>. En mars 2015 le nouveau président du SMTC substitua à ce projet une ligne de bus Linéo qui s'appuiera en partie, à Plaisance-du-Touch et Tournefeuille, sur des aménagements initialement envisagés, mais qui dans le quartier de Lardenne ne reposera sur aucune voie dédiée.

## Conclusion

À travers cet exemple, nous soulignons, après d'autres auteurs, la difficulté et le risque politique à conduire des politiques de transports collectifs ambitieuses. Alors que les élus et les responsables techniques prônent souvent, avec sincérité, la nécessité de renforcer l'offre en transports en commun et de mieux combiner la relation urbanisme-transport, pour concilier l'impératif d'un développement urbain plus durable, ils ne sont pas exempts de maladresses dans la manière de conduire les dossiers, parfois sensibles, notamment au moment où les échéances électorales se rapprochent. L'exemple du BHNS de l'ouest toulousain nous paraît révélateur de cette réalité tout comme il témoigne de la capacité de plus en plus grande de la société civile à se saisir de ces dossiers, à les instrumentaliser parfois dès lors qu'ils interfèrent sur des intérêts particuliers. Toutefois, le débat public, les phases de concertation, voire les conflits, participent de la démocratie locale et, comme le souligne André Torre (2011) :

«Les dynamiques de conflits et de négociation doivent se comprendre, dans les sociétés démocratiques, comme relevant d'un même processus de gouvernance des

territoires, caractérisé par l'alternance de phases conflictuelles ou d'apaisement<sup>14</sup>.»

## Bibliographie

- BEAUCIRE F., LEBRETON J., *Transports publics et gouvernance urbaine*, Milan, Toulouse, 2000.
- CARCENAC P., «BHNS : après Lardenne, la contestation gagne Saint-Cyprien», *La Dépêche du Midi*, 4 juin 2013.
- Castells M., *Luttes urbaines et pouvoir politique*, F. Maspéro, Paris, 1973.
- Croquet P., «Quartier Lardenne à Toulouse, le «superbus» n'est pas le bienvenu», *Carré d'Info*, [en ligne], mis en ligne le 6 février 2013, URL : <http://carredinfo.fr/quartier-lardenne-a-toulouse-le-superbus-nest-pas-le-bienvenu-20843>
- RABUEL, S. «Tramway et Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en France : domaines de pertinence en zone urbaine», *T. E. C.*, vol. 20, 2009, p.63-71.
- DI MÉO G., *Les territoires du quotidien*, coll. «Géographie sociale», L'Harmattan, Paris, 1996.
- DOUMERGUE C., «Lardenne : la révolte contre le projet de bus rapide», *La Dépêche du Midi*, 27 novembre 2012.
- DUPUY G., *La dépendance automobile*, Anthropos, Paris, 1995.
- DUPUY C., HALPERN C., «Les politiques publiques face à leurs protestataires», *Revue française de science politique*, 4/2009 (Vol. 59), p.701-722.
- DZIEDZICKI J.-M., «Conflits et projets d'aménagement», in MELÉ P., LARRUE C., ROSEMBERG M. (dir.), *Conflits et territoires*, coll. «Perspectives Villes et Territoires», Presses universitaires François-Rabelais, Tours, 2003, p.35-64.
- EMERY P., «Lardenne : où va passer le BHNS light ?», *La Dépêche du Midi*, 7 octobre 2014
- EMERY P., «Lardenne : le tracé de bus qui fait polémique», *La Dépêche du Midi*, 16 octobre 2012.
- EMERY P., «Yannick Cazaux : "Lardenne ne veut pas mourir"», *La Dépêche du Midi*, 19 décembre 2012.
- JALABERT G., *Toulouse, métropole incomplète*, coll. «Villes», Anthropos, Paris, 1995.

<sup>13</sup> Élections municipales 2014 à Toulouse, [en ligne], URL : <http://municipalestoulouse2014.makina-corpus.com/second-tour.html>

<sup>14</sup> TORRE A., «Du bon usage des conflits ! L'expression des désaccords au cœur des dynamiques territoriales», *Métropolitiques*, [en ligne], mis en ligne le 20 juin 2011, URL : <http://www.metropolitiques.eu/Du-bon-usage-des-conflits-L.html>

- JALABERT G., ZULLANI J.-M., *Toulouse, l'avion et la ville*, Privat, Toulouse, 2009.
- LAISNEY F., *Atlas du tramway dans les villes françaises*, Éd. Recherches, Paris, 2011.
- RUI, S., *La démocratie en débat : les citoyens face à l'action publique*, A. Colin, 2004.
- SZCZYGIEL A., « Toulouse : opération escargot contre le projet de bus express », *Metro news*, 27 février 2014, URL : <http://www.metronews.fr/toulouse/toulouse-operation-escargot-contre-le-projet-de-bus-express/mnbA!8mI4sTtlMkE/>
- SZCZYGIEL A., « À Toulouse, les défenseurs du projet de bus « rapide » sortent de l'ombre », *Metro news*, [en ligne], mis en ligne le 19 mars 2013, URL : <http://www.metronews.fr/toulouse/a-toulouse-les-defenseurs-du-projet-de-bus-rapide-sortent-de-l-ombre/mmcs!ZHIG3RMU8ts/>
- TISSÉO, *Les déplacements dans la Grande Agglomération Toulousaine*, Tisséo, Toulouse, 2014, [en ligne], URL : [https://www.tisseo.fr/sites/default/files/Enquete\\_menage\\_deplacement.pdf](https://www.tisseo.fr/sites/default/files/Enquete_menage_deplacement.pdf)
- WEIL M., *Ville et automobile*, coll. « Les urbanités », Descartes & Cie, Paris, 2002.
- WOLFF J.-P., « Politiques des mobilités à Angers : des conflits aux territoires », *Norois*, no 185, tome 47, 2000-1, p. 77-89.
- ZEMBRI-MARY G., *Risques, incertitudes et flexibilité du processus de décision et de planification des projets d'infrastructure de transport*, habilitation à diriger des recherches, vol. 3, université de Lille, 2014.