

Service éducatif des Archives municipales de Toulouse

Ville et développement durable

Les transports en commun à Toulouse, de l'hippomobile au métro

Ville et éducation au développement durable · dossier pédagogique

Brigitte Berthemet et Josiane Séguéla

Collège · histoire et géographie

De la mise en service des premiers tramways à traction animale, en 1863, à l'ouverture de la ligne B du métro en 2007, les transports en commun toulousains ont changé quatre fois de nature. Ce dossier propose de relire cette évolution à la lumière du développement durable, à partir des fonds des Archives municipales : photographies, presse locale, bulletins municipaux et plans du réseau.



Le tramway électrique dans les rues de Toulouse. A.M.T., 9 Fi 1921.

Présentation du dossier

Cadre pédagogique

Niveau scolaire	Collège
Programmes concernés	Histoire et géographie, classes de sixième et de quatrième
Thème	Ville et EDD : les transports en commun à Toulouse
Auteurs	Brigitte Berthemet et Josiane Séguéla, service éducatif des Archives municipales

Problématique

En quoi l'évolution des modes de transports en commun à Toulouse peut-elle être analysée *a posteriori* dans une démarche d'éducation au développement durable ?

Ce que contient le dossier

- le lien avec l'éducation au développement durable ;

- les points du programme à traiter et leur mise en cohérence avec le socle ;
- un historique des transports en commun à Toulouse ;
- dix documents d'archives, complétés d'un document sur les voitures de place ;
- les activités destinées aux élèves ;
- la correction de ces activités.

Lien avec l'éducation au développement durable

Composante économique

Répondre au phénomène de la métropolisation, à l'expansion urbaine, à l'implantation industrielle, au coût des transports et à la hausse des prix du carburant. Permettre une meilleure connexion entre les nombreux points stratégiques de la ville ou de l'agglomération, tant industriels que commerciaux.

Composante environnementale

Réduire la pollution dans la ville – de l'air, mais aussi sonore et visuelle –, aménager l'espace et le rendre plus attractif, par exemple en piétonnisant certaines rues.

Composante sociale et culturelle

Le métro est un vecteur de démocratisation culturelle : chaque station accueille une œuvre d'art, et il met en relation les différents pôles culturels de la ville – musées, cinémas, théâtres, bibliothèques, médiathèque.

Faire évoluer les transports dans une démarche de développement durable, c'est libérer de l'espace urbain afin de le rendre plus attrayant, c'est générer un espace où chaque citoyen peut trouver sa place et se sentir bien, ce qui est un facteur d'égalité et de pacification sociale. C'est aussi permettre un désenclavement des quartiers tout en favorisant la mixité sociale et donc culturelle, expression de la citoyenneté – comme en témoignent les assises de la mobilité de mai et juin 2008.

Points du programme et mise en cohérence avec le socle

Classe de sixième – géographie

Point du programme concerné : des paysages urbains, une métropole d'Europe.

Ce thème d'étude permet de mettre en relation les sociétés et leurs territoires en prenant en compte les questions d'environnement et de développement durable ; une étude de cas sera plus particulièrement développée. Il s'agit d'identifier et d'expliquer les enjeux et les actions conduites à l'occasion de l'étude d'un paysage urbain.

Capacité – comprendre, à partir d'une étude de cas, comment se pose la question des rapports entre les sociétés et leurs territoires.

Attitudes – les élèves sont amenés à s'intéresser à leur environnement proche à partir de l'étude de grands paysages urbains.

Classe de quatrième – histoire

Point du programme concerné : l'âge industriel.

Il s'agit d'aborder l'âge industriel à partir d'un cas concret, de dégager les traits majeurs du phénomène industriel en s'appuyant sur la chronologie des inventions, d'étudier l'évolution des échanges et des techniques ainsi que leurs conséquences économiques, démographiques et sociales, et de montrer les conflits d'usage entre les activités et les ressources, et entre les activités elles-mêmes.

Capacités – lire et utiliser des images et différents types de textes ; situer dans le temps des événements et des découvertes techniques et scientifiques ; mobiliser les connaissances acquises pour montrer les héritages de l'époque moderne et du XIX^e siècle.

Attitudes – s'intéresser au patrimoine local.

Classe de quatrième – géographie

Point du programme concerné : la France, l'aménagement du territoire.

Une étude de cas à l'échelle nationale ou locale, inscrite dans la perspective du développement durable, permet d'identifier le rôle des acteurs à différentes échelles dans l'aménagement de ces territoires : Union européenne, État, collectivités territoriales, individus.

Historique des transports en commun à Toulouse

1863 : les tramways hippomobiles

En 1863 sont mises en service à Toulouse les premières lignes de tramways à traction animale, les hippomobiles. Le réseau comporte alors trois lignes, qui permettent la traversée de la ville :

- ligne 1 : Saint-Cyprien – Capitole – gare Matabiau ;
- ligne 2 : Saint-Michel – Capitole – gare Matabiau ;
- ligne 3 : Casernes – Minimes – boulevards – gare Matabiau.

L'arrivée du chemin de fer en 1856 et les travaux d'urbanisation de la seconde moitié du XIX^e siècle ont intensifié les flux : il est devenu nécessaire d'établir des relations rapides entre la gare et le centre-ville. Les voitures de place, ou fiacres, apparues dès le XVIII^e siècle, sont plutôt destinées à une population plus fortunée.



Voitures à chevaux en stationnement. A.M.T., 23 Fi 46.



Tramway hippomobile. A.M.T., 48 Fi 55.

C'est Eugène Pons qui est chargé d'organiser le réseau, grâce à une concession de douze années signée avec la municipalité. Cette concession sera renouvelée plusieurs fois et, à sa mort, c'est son fils Firmin Pons qui deviendra le grand ordonnateur des transports en commun toulousains, jusqu'à sa disparition en 1920.

1906 : le tramway électrique

C'est pendant cette période qu'est ouverte, en 1906, la première ligne de tramway électrique, à l'initiative de Firmin Pons. L'implantation d'un réseau de tramways électrifiés n'est pas sans conséquences sur l'aménagement de la voirie : elle requiert des travaux d'envergure, installation des rails et électrification.

En Tram électrique

Nous avons voulu, nous aussi, monter dans les nouveaux trams, et nous avons pris un des cars électriques qui font le service de la ligne allée Lafayette-Amidonniers. Dans la journée, on trouvait facilement de la place; mais, à certaines heures, notamment de quatre à six, les plus lestes seuls se casaient sans trop attendre.

Le gens s'arrêtaient sur les trottoirs pour voir filer ce matériel flambant-neuf. Les enfants surtout regardaient avec de grands yeux et persécutaient leurs parents pour en obtenir un voyage, comme ils auraient demandé un tour sur les chevaux de bois ou sur les montagnes russes. « Ecoute, disait une maman à son bambin, si tu es sage et si tu fais bien tes devoirs je te promets que tu y monteras jeudi. »

Sur le cours de Brienne devant les Arènes, on marche très rapidement. C'est un plaisir de voir les grands platanes se précipiter vers vous à toute vitesse. « On dirait que nous sommes dans le train! » s'exclamait auprès de nous une gentille ouvrière qui portait une brassée de fleurs. Et elle ajoutait, s'adressant à une amie. « Comme on est bien ici pour deux nous; on y resterait toute la vie! »

Les Ponts-Jumeaux et l'Embouchure vont certainement, cet été, recevoir un surcroît de visiteurs.

A chaque voiture motrice, un écriteau recommande de ne pas parler au « watman ». Mais cette recommandation n'était guère observée. Le public accablait les « cochers » de questions sur la mise en marche, sur les freins, etc.

On a dû, dans la soirée, ajouter aux cars moteurs un certain nombre de « buffalos » pour véhiculer tous les voyageurs. Que sera-ce dimanche ?

Notons que les chiens, impitoyablement bannis des tramways dans certaines villes, y sont admis ici.

Le tramway électrique à Toulouse. A.M.T., 9 Fi 5.

Désormais, les principaux axes de la ville sont desservis par le « tram ».



La place du Capitole desservie par le tramway. A.M.T., 9 Fi 3356.



Rue de la République en direction du Pont-Neuf. A.M.T., 23 Fi 4.



Pose de rails et électrification : des travaux d'envergure sur la voirie. A.M.T., 2 Fi 786.

1926 : l'autobus

En 1926, la STCRT – Société des transports en commun de la région toulousaine, née en 1921 – inaugure les premiers autobus, jugés plus maniables car nécessitant moins d'infrastructures. On considère à l'époque qu'ils s'insèrent plus facilement dans le trafic et qu'ils sont plus faciles à rentabiliser. Ils côtoient les tramways pendant quelques années, jusqu'à la suppression définitive de ceux-ci en 1957.



Les premiers autobus. A.M.T., 9 Fi 3048.

Parallèlement à la généralisation des bus, la circulation automobile connaît un fort développement à partir des années cinquante, entraînant un engorgement croissant du centre-ville, aggravé par une relative désaffection des transports en commun. Dans un contexte de carburant à bas coût et en l'absence d'une politique incitative, beaucoup de Toulousains font le choix du transport individuel.

1957-1973 : les années noires

La période 1957-1973 est surtout marquée par l'urbanisation très rapide de la périphérie, dont le projet du Mirail, entraînant une densification extrême des flux entre le centre et la périphérie. Tous les facteurs jouent alors contre l'autobus.

Le développement de l'automobile entraîne celui des embouteillages. Les gains de vitesse que l'on avait cru obtenir en substituant l'autobus au tramway sont, sur les lignes urbaines, perdus bien vite. Chaque année, la STCRT doit ajouter des autobus supplémentaires en raison du ralentissement des rotations, ce qui accroît le coût d'exploitation du réseau sans réduire l'attente d'usagers de plus en plus excédés, et donc de plus en plus nombreux à utiliser leur voiture.

L'autobus est désormais jugé trop lent, peu fiable sur les horaires, inconfortable et surtout trop cher : l'utilisateur ne juge que d'après le seul coût de l'essence qui, en francs constants, ne cesse de baisser de 1969 à 1973.



L'engorgement du centre-ville. A.M.T., 15 Fi 2547-3.

1972-1985 : du plan de sauvetage au choix du VAL

En 1972, la STCRT cède ses prérogatives au SMTC, Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine, désormais responsable de leur organisation et de leur financement, qui crée la SEMVAT, Société d'économie mixte des transports publics de voyageurs de l'agglomération toulousaine.

Un plan de sauvetage et d'extension du réseau collectif est lancé. L'une des réponses apportées est la création de couloirs de bus, afin de rendre leurs déplacements prioritaires. Ces mesures s'avèrent déficientes et le SDAU, schéma d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération toulousaine, met en évidence la nécessité d'un plan global combinant le réseau d'autobus à un transport en commun en site propre, qui formerait l'ossature du système. La décision de principe est prise en 1980. Restait à déterminer le mode de transport : tramway ou VAL ? Après un vif débat, le choix du VAL est retenu en juillet 1985.

1993-2007 : les deux lignes de métro

Les travaux de construction de la ligne A sont engagés en 1989 et la ligne ouvre cinq ans plus tard, en juin 1993. Une profonde restructuration du réseau de bus est menée dans le même temps.

En 1997 sont décidées l'extension de la ligne A, par l'ajout de trois nouvelles stations, et la construction de la ligne B. Les travaux commencent en 2001 et l'inauguration a lieu fin 2003.

La ligne A comporte 18 stations réparties sur un parcours de 12,5 kilomètres et relie Balma-Gramont à Basso-Cambo, en passant par des points nodaux tels que la gare SNCF de Toulouse-Matabiau, le Capitole ou l'université Toulouse-Le Mirail. La ligne B comporte 20 stations sur 15 kilomètres et relie Borderouge à Ramonville ; elle a été mise en service en juin 2007.

Des parkings relais gratuits se trouvent à proximité des stations. Ils permettent aux habitants de l'agglomération de profiter du métro tout en évitant les flux massifs de voitures qui convergent vers la ville.



Le VAL : une nouvelle approche des transports urbains. A.M.T., Metro RTN 04.20.01-32.



Le bus en site propre. A.M.T., 9 Fi 3712.

Aujourd'hui : les modes de déplacement alternatifs

La municipalité s'engage résolument sur la voie du développement durable en promouvant, parallèlement au métro et au bus, de nouveaux modes de déplacement alternatifs. Les assises de la mobilité témoignent clairement d'un fort ancrage citoyen.



Le vélo en libre-service, nouveau mode de déplacement doux.

Les documents

Document 1 – Entrée de l'Hôtel-Dieu, tramway hippomobile



Entrée de l'Hôtel-Dieu, tramway hippomobile, 1887. Photographie noir et blanc. A.M.T., 23 Fi 49.

Document 2 – Tramway électrique et fiacres place Lafayette



Document 3 – Pose de rails de tramway



Pose de rails de tramway, carrefour de la rue d'Alsace et de la rue de Metz, 1929. Photographie noir et blanc. A.M.T., 2 Fi 793.

En Tram électrique

Nous avons voulu, nous aussi, monter dans les nouveaux trams, et nous avons pris un des cars électriques qui font le service de la ligne allée Lafayette-Amidonniers. Dans la journée, on trouvait facilement de la place; mais, à certaines heures, notamment de quatre à six, les plus lestes seuls se casaient sans trop attendre.

Le gens s'arrêtaient sur les trottoirs pour voir filer ce matériel flambant-neuf. Les enfants surtout regardaient avec de grands yeux et persécutaient leurs parents pour en obtenir un voyage, comme ils auraient demandé un tour sur les chevaux de bois ou sur les montagnes russes. « Ecoute, disait une maman à son bambin, si tu es sage et si tu fais bien tes devoirs je te promets que tu y monteras jeudi. »

Sur le cours de Brienne devant les Arènes, on marche très rapidement. C'est un plaisir de voir les grands platanes se précipiter vers vous à toute vitesse. « On dirait que nous sommes dans le train! » s'exclamait auprès de nous une gentille ouvrière qui portait une brassée de fleurs. Et elle ajoutait, s'adressant à une amie. « Comme on est bien ici pour deux ; on y resterait toute la vie! »

Les Ponts-Jumeaux et l'Embouchure vont certainement, cet été, recevoir un surcroît de visiteurs.

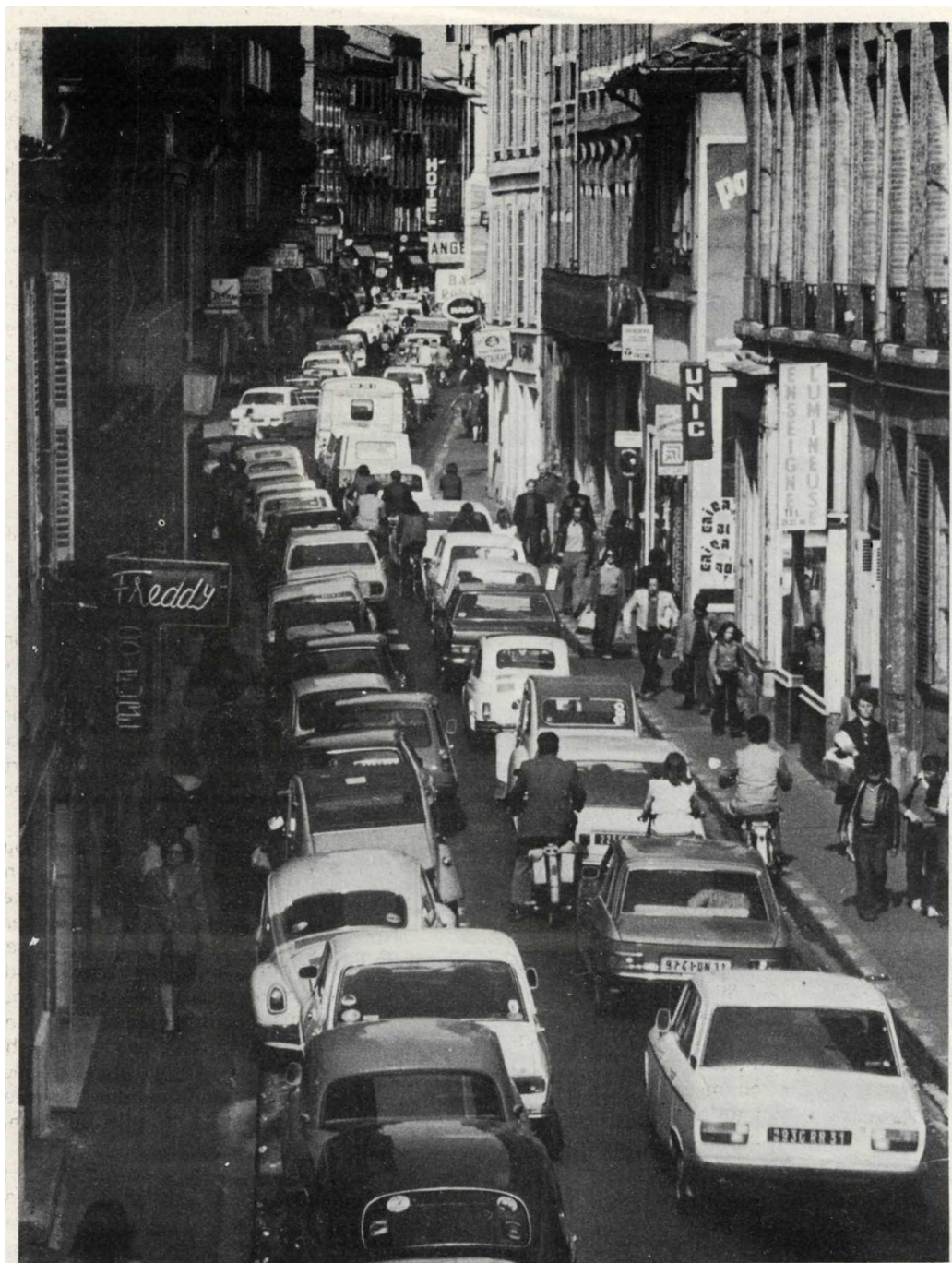
A chaque voiture motrice, un écriteau recommande de ne pas parler au « watman ». Mais cette recommandation n'était guère observée. Le public accablait les « cochers » de questions sur la mise en marche, sur les freins, etc.

On a dû, dans la soirée, ajouter aux cars moteurs un certain nombre de « buffalos » pour véhiculer tous les voyageurs. Que sera-ce dimanche ?

Notons que les chiens, impitoyablement bannis des tramways dans certaines villes, y sont admis ici.

« En tram électrique », dans La Dépêche du 9 mai 1906. A.M.T., PRE n.c.

Document 5 – La circulation à Toulouse



« Le vieux tissu urbain de cette ville... est peu adapté à l'accueil des véhicules automobiles. »

La circulation à Toulouse, dans Capitole Informations, n° 20, mai-juin 1978. A.M.T., Rev 48.

Document 6 – La promotion des transports collectifs



Rue Saint-Rome hier ... et aujourd'hui.

LES RUES PIETONES

A Toulouse, on rend une certaine partie de la Ville à l'homme, d'agréables petites rues commerçantes deviennent piétonnes.

L'expérience méritait d'être tentée, en particulier dans ces rues du centre qui constituent un des blasons architecturaux de la Ville et où l'é étroitesse des voies et des trottoirs rendaient problématique, la circulation.

Donc, pour développer l'équilibre entre les différents modes de transports, il convenait de ne pas oublier le piéton et ses droits, malheureusement trop souvent méconnus.

La circulation automobile fut interdite rue Saint-Rome et rue des Changes, des permissions spéciales furent accordées aux riverains et aux voitures de service pour leur permettre l'accès et l'arrêt.

LA QUALITE DE LA VIE

Sur le plan esthétique, ces rues ont retrouvé un visage conforme à leur caractère médiéval, rehaussé encore par la couleur des pavés.

L'expérience s'étant révélée positive, la Municipalité, à la dernière réunion du Conseil Municipal décida de l'aménagement en rues piétonnes de la rue des Filatiers et de la rue de Fourbastard.

Ces opérations pourraient être achevées à la fin de l'année.



LA PROMOTION DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Les transports individuels ne peuvent prétendre résoudre tous les problèmes de communication.

LE PROBLEME

Il est devenu nécessaire de décongestionner le centre urbain, d'éviter l'asphyxie de la cité et la dégradation d'une certaine qualité de la vie.

Il faut aussi empêcher que la désaffection croissante du public ne nuise à ceux qui ne disposant pas d'autres moyens de locomotion (personnes du 3^e âge, économiquement faibles) demeuraient captifs des transports collectifs.

LES MOYENS

Dans cette optique, fut instaurée une politique de promotion et protection des transports en commun par la création de 5 km de bandes réservées aux autobus et véhicules prioritaires (rue Bayard, rue Alsace-Lorraine) dans le sens inverse de la circulation, afin d'imposer le respect des couloirs par les automobilistes.

Trois nouvelles lignes ont été créées dont :

- 2 reliant le Mirail au Centre Ville,
- 1 reliant le Parking du Cours Dillon au Centre Ville.

et des mesures ont été prises visant :

- à améliorer les fréquences (notamment dans les quartiers périphériques),
- à améliorer les itinéraires et assurer la desserte de nouveaux quartiers, (St-Cyprien, renforcement de la ligne 26 - Quartier Empalot).

Afin de renforcer l'attractivité des lignes et le confort des usagers, plusieurs innovations furent lancées : notamment

- « L'AUTOBUS SELF SERVICE »

modifiant l'accès au véhicule et la perception des titres.

POLITIQUE SOCIALE

Enfin des mesures sociales, telle que la carte orange de transport furent accordées aux personnes du 3^e âge, leur offrant la gratuité des transports collectifs à certaines heures.

Ces améliorations quantitatives et qualitatives furent fort appréciées du public puisqu'elles se traduisirent par un taux de satisfaction très élevé à l'occasion du dernier sondage d'opinion : 91,5 % et entraînèrent pour le transport collectif un regain d'intérêt et un renouvellement de clientèle (7 à 8 % d'augmentation sur les lignes promotionnelles).

La promotion des transports à Toulouse, dans *Capitole Informations*, n° 8, juillet 1975. A.M.T., Rev 48.

Sur la voie du développement durable

Personne aujourd'hui n'imaginerait Toulouse sans métro. Et tout le monde attend avec impatience l'extension du réseau. Le système mis en œuvre a apporté satisfaction à tous. Le taux de fiabilité du Val toulousain est de 99,7 %, ce qui représente un record absolu en la matière. Les temps d'accès au centre ville ont été considérablement réduits : il ne faut plus que 16 minutes pour aller de Basso Cambo à Marengo par la ligne A, là où le 148 demandait une heure de trajet. Le nombre de bus rue d'Alsace a été sensiblement réduit. De plus en plus de personnes prennent les transports collectifs. La diminution de l'usage de l'automobile limite les risques d'asphyxie au cœur de la ville et le Val n'entraîne aucune pollution.

En optant pour la solution du métro automatique en 1985, la Mairie de Toulouse s'était engagée sur la voie du développement durable, bien avant que cela ne devienne une mode, puis une obligation. C'était une vision audacieuse et à long terme. Et un choix juste. ■

Sur la voie du développement durable, dans Capitole Informations, 2003, page 13. A.M.T., Rev 48.

Document 8 – « À Toulouse, à vélo on dépasse les autos... »

A Toulouse, à vélo on dépasse les autos...

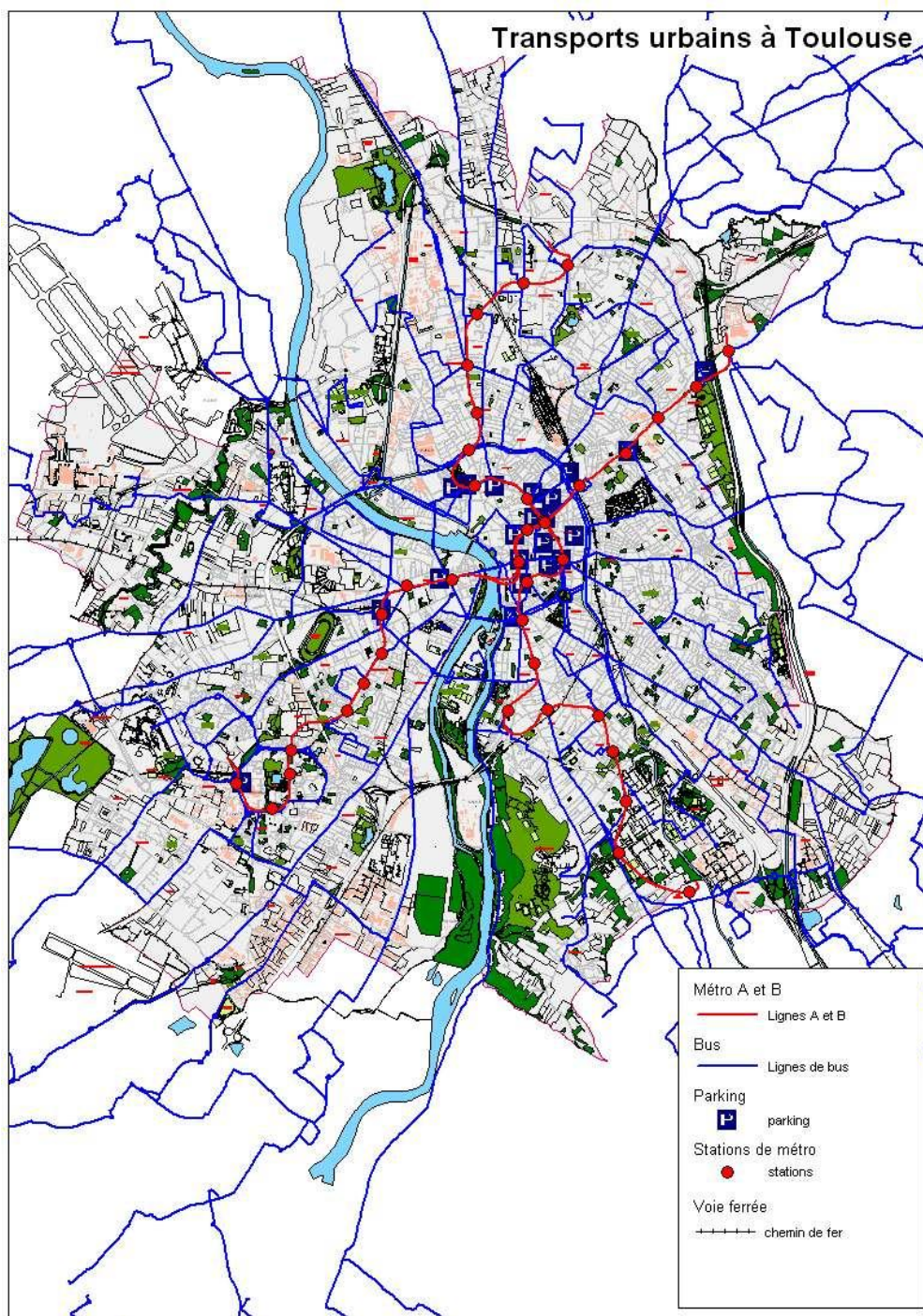
Les « vélôToulouse » sont arrivés. Déjà, vous êtes nombreux à avoir pris l'abonnement ou à l'avoir essayé pour un trajet en ville. Petit à petit, les habitudes changent, car les contraintes environnementales et les besoins de déplacement ont évolué. A Toulouse, nous avons choisi d'accompagner cette envie de changement plutôt que d'imposer des mesures arbitraires qui n'auraient pas été comprises, et donc partagées, par nos

concitoyens. Pour que le développement de Toulouse soit durable, il faut qu'il soit voulu par chacune et chacun de Toulousains. C'est vrai qu'il s'agit de voir la ville autrement que dans les années 60 ou l'on voulait adapter la ville à l'automobile (au prix de massacres urbains irréversibles) au lieu d'adapter l'usage de l'automobile aux fonctions de la ville. Aujourd'hui, le métro, le réseau bus, le vélo et la marche à pieds dans des rues

piétonnes ou semi-piétonnes constituent une alternative efficace à l'utilisation de la voiture en milieu urbain. Chaque jour, de nombreux Toulousains nous disent qu'ils ont modifié leur comportement, non par contrainte, mais par raison. Mais aussi parce que l'offre des divers modes de transport est attrayante. Nous devons l'améliorer sans cesse, en fonction de nos possibilités et des opportunités que nous apportera l'avenir.

« À Toulouse, à vélo on dépasse les autos... », dans *Capitole Informations*, n° 171, décembre 2007 - janvier 2008, page 19. A.M.T., Rev 48.

Document 9 – Le réseau de transports en commun



Lignes et stations de métro, de bus et parcs de stationnement à Toulouse. Plan de Laure Moreau, mai 2008. A.M.T.

Document 10 – Les pistes cyclables



Plan des pistes cyclables toulousaines, 2008. Site internet de la mairie de Toulouse.

VOITURES DE PLACE

VOITURES A UN CHEVAL

		Le jour.	Ap. min.	1/2.
1 ^o	Courses en ville jusqu'aux limites de l'octroi.	» 90	1	75
2 ^o	— à l'heure.	1	50	2 50
3 ^o	— hors de l'octroi jusqu'au 6 ^e kil. . .	1	75	3 »
4 ^o	— pour chaque kil. ou fraction en sus.	» 25	»	45
5 ^o	— à l'heure hors de l'octroi.	2	»	3 15

VOITURES A DEUX CHEVAUX

1 ^o	La Course, comme ci-dessus.	1	10	2 »
2 ^o	L'Heure, —	1	80	3 »
3 ^o	La Course, —	2	»	3 50
4 ^o	— —	»	40	» 75
5 ^o	L'Heure, —	2	25	3 50

Les prix de la *Course* s'appliquent au cas où la voiture est prise *sur place*. Si la voiture va prendre le voyageur à domicile pour une *Course*, il est dû un supplément de 25 cent.

Les heures de nuit commencent à minuit et demi; elles finissent à 5 heures du matin du 1^{er} avril au 30 septembre, et à 6 heures du 1^{er} octobre au 31 mars.

Il n'y a pas de fractions pour la première heure; les heures suivantes seront payées par fractions de quart d'heure.

Les personnes qui prendront des voitures à l'heure pour la campagne, dans les limites de la commune, paieront, pour le retour, si elles abandonnent la voiture, savoir : pour les voitures à un cheval, le jour, 75 cent.; après minuit 1/2, 1 fr. 25 : pour les voitures à deux chevaux, le jour, 1 fr.; après min. 1/2, 1 fr. 50.

La gare de Ste-Agne et la gare de St-Cyprien sont exceptionnellement considérées comme étant dans l'intérieur des limites de l'octroi, et les courses pour aller à ces endroits ne devront être payées que comme courses en ville.

Les cochers des voitures de place conduisant des voyageurs, pour aller aux gares ou aux diligences publiques, ou pour en revenir, sont autorisés à percevoir par colis la somme de 20 c., mais seulement lorsque les voitures sont prises à la course.

Ne sont pas considérés comme colis : les valises, sacs de nuit, parapluies, cartons de chapeaux, et autres objets que les voyageurs ont l'habitude de conserver avec eux. (Arrêté du 15 septembre 1882.)

Descriptif des tarifs des voitures de place à un ou deux chevaux. Nouvel annuaire général de la Haute-Garonne, 1898, page 358. A.M.T., REV 256.

Activités élèves

Problématique : en quoi l'évolution des modes de transports en commun à Toulouse peut-elle être analysée *a posteriori* dans une démarche d'éducation au développement durable ?

Document 1

Quel mode de transport desservant la ville et les faubourgs les Toulousains utilisent-ils au milieu du XIX^e siècle ? D'après toi, quels sont ses inconvénients ?

- la locomotive
- le tramway hippomobile, à cheval
- le minibus

Document 2

Comment s'appelle, vers 1900, l'ancêtre de nos taxis actuels ?

- la diligence
- le fiacre

Quelle innovation technique permet l'amélioration des transports au début du XX^e siècle ? Justifie ta réponse en relevant des indices dans le document.

Document 3

Quels sont les travaux de voirie entrepris pour faciliter la circulation de ces transports sur la chaussée ?

Document 4

Complète le tableau ci-dessous après avoir relevé dans le texte des expressions et des phrases montrant à la fois l'émerveillement des Toulousains face aux progrès techniques et l'augmentation de la fréquentation de ces nouveaux modes de transports.

Émerveillement face aux progrès techniques	Augmentation de la fréquentation
--	----------------------------------

Document 5

Qu'est-ce qui montre, après la Seconde Guerre mondiale, un changement dans les modes de déplacement ? Quelles en sont les conséquences ?

Document 6

Dans les années 1970, face au déclin des transports en commun, quel est l'objectif environnemental poursuivi par la municipalité ? Comment se concrétise-t-il ?

Complète le tableau ci-dessous en relevant dans le texte les mesures mises en œuvre dans différents domaines pour renforcer l'attractivité des transports en commun, et indique leurs conséquences.

Domaine d'application	Mesures mises en œuvre
Le réseau	
L'offre	
Le confort	
La politique sociale	
Conséquences	

Document 7

Quel nouveau mode de déplacement, datant des années 1980, offre une véritable alternative à la voiture ? Quels sont ses avantages ?

Document 8

Quels éléments montrent aujourd'hui que la politique de la Ville vise à encourager les modes de déplacement doux ? À quelle condition sont-ils possibles ?

Activité de synthèse

En t'aidant des réponses aux questions et de l'observation des documents 9 et 10, complète le tableau ci-dessous en montrant comment l'évolution des modes de transports peut être analysée, avec le recul du temps, dans une démarche de développement durable.

Domaine social	Domaine environnemental	Domaine démocratique
----------------	-------------------------	----------------------

Correction des activités

Document 1

Réponse – le tramway hippomobile, à cheval. Ses inconvénients sont liés au manque d'hygiène, aux nuisances sonores et à l'inconfort.

Document 2

Réponse – le fiacre.

L'innovation technique est l'apparition de l'électricité. Le fonctionnement des tramways électriques suppose l'utilisation de câbles et d'une perche.

Document 3

La pose de rails.

Document 4

Émerveillement face
aux progrès
techniques

Augmentation de la fréquentation

Les gens s'arrêtaient
sur les trottoirs pour
voir filer ce matériel
flambant neuf.

Les plus lestes seuls se casaient sans trop attendre.

Ils regardaient avec
de grands yeux.

On a dû, dans la soirée, ajouter aux cars moteurs un certain
nombre de « buffalos » pour véhiculer tous les voyageurs.

On dirait que nous
sommes dans le
train.

Comme on est bien
ici, on y resterait
toute la vie.

Le public accablait
les « cochers » de
questions sur la mise
en marche, sur les
freins.

Document 5

L'automobile entraîne l'engorgement et la pollution de la ville.

Document 6

L'objectif environnemental poursuivi par la municipalité consiste à décongestionner le centre urbain pour éviter son asphyxie ainsi que la dégradation de la qualité de vie. La municipalité va promouvoir les transports collectifs et réserver une certaine partie de la ville à l'homme, avec la piétonnisation de petites rues commerçantes.

Domaine
d'application

Mesures mises en œuvre

Le réseau

Création de trois nouvelles lignes.

Domaine d'application	Mesures mises en œuvre
L'offre	Amélioration des fréquences, notamment dans les quartiers périphériques ; amélioration des itinéraires et desserte de nouveaux quartiers.
Le confort	Création de l'autobus en self-service, modifiant l'accès au véhicule et la perception des titres.
La politique sociale	Création de la carte orange, offrant la gratuité des transports aux personnes du troisième âge.
Conséquences	Taux de satisfaction du public très élevé, 91,5 % ; regain d'intérêt pour les transports en commun et renouvellement de la clientèle, avec 7 à 8 % d'augmentation sur les lignes promotionnelles.

Document 7

Le métro. Il permet un accès rapide au centre-ville, la réduction du nombre de bus, la diminution de l'usage de l'automobile, et il ne pollue pas.

Document 8

La Ville propose aujourd'hui une offre diversifiée de modes de transports aux Toulousains : le métro, le réseau de bus, le vélo et la marche à pied dans les rues piétonnes ou semi-piétonnes. Mais cette alternative à l'automobile suppose une modification des comportements.

Activité de synthèse

Domaine social – actions sociales en faveur des personnes âgées.

Domaine environnemental – mettre en valeur un cadre de vie de qualité pour tous. Le passage du tramway hippomobile au tramway électrique, par la disparition des animaux, a diminué les nuisances sonores, supprimé les déjections et les parasites, améliorant ainsi l'hygiène dans la ville. L'apparition de l'autobus a permis le désengorgement du centre-ville par une extension du réseau et une multiplication de l'offre, réduisant la pollution liée au tout-automobile. La création du métro, avec l'extension de ses lignes et les parcs de stationnement situés à la périphérie, limite l'usage de l'automobile ; il garantit un accès rapide à l'hypercentre tout en libérant la voirie de l'engorgement des bus, et n'entraîne aucune pollution. Aujourd'hui, la municipalité promeut, parallèlement au métro et au bus, le vélo en ville, favorisé par le développement du réseau cyclable et la création de nombreuses stations dans plusieurs secteurs.

Domaine démocratique – participation active du citoyen et modification des comportements.