

« Toulouse d'hier à aujourd'hui »
La Régionale Midi-Pyrénées (re)découvre le centre-ville de Toulouse

Florian NICOLAS & Robert MARCONIS¹



Cliché : Marie-Christine Roques

La régionale Midi-Pyrénées a organisé le samedi 12 mai 2012 une sortie dans le centre-ville de Toulouse, commentée par Robert Marconis, professeur émérite de Géographie à l'université de Toulouse 2 - Le Mirail, et ancien président national de l'APHG de 1995 à 2007. Voici donc un compte rendu de cette journée, accompagné d'illustrations.

La ville et son fleuve

La journée débute à 9 heures au pied du célèbre Pont Neuf, sur la rive gauche de la Garonne, dans le quartier Saint-Cyprien. Robert Marconis souligne d'emblée la

¹ Ce compte rendu a été conçu et rédigé par Florian NICOLAS, Professeur au Lycée Pierre Bourdieu de Fronton (Haute-Garonne), Président de la régionale Midi-Pyrénées de l'APHG. Il a été repris, complété et remanié par Robert MARCONIS, géographe, professeur émérite à l'Université de Toulouse-Le Mirail, ancien président national de l'APHG.

dissymétrie Est/Ouest entre les deux rives du fleuve. La rive droite – où se situe l'actuel hypercentre de Toulouse – se trouve à une altitude moyenne de 145 mètres, contre 135 mètres pour la rive gauche. Cette rive gauche était une zone inondable jusqu'aux années 1960, date à laquelle le programme de construction des digues a été achevé. Dans les mémoires toulousaines, la crue de 1875 a laissé un souvenir particulier : jamais le fleuve n'est à ce point sorti de son lit (le 23 juin, les eaux de la Garonne sont montées de 9,47 mètres). Malgré la violence des flots, seul le Pont Neuf, inauguré en 1632, après 91 ans de travaux, a résisté ! Tous les autres ponts construits au XIX^{ème} siècle ont été emportés.

Cette différence d'altitude et d'exposition à l'aléa inondation explique l'inégale urbanisation entre les deux rives, très nette sur le plus ancien des plans modernes de la ville gravé par Melchior Tavernier en 1631 (Fig. 1).



Figure 1 : Plan de la ville de Tholose, Melchior Tavernier, 1631 (© Mairie de Toulouse)

La « ville rose », à cette époque, présentait une forme de cœur et se composait de trois sous-ensembles :

- la cité, qui correspond à Tolosa, la cité antique : elle est entourée dès le I^{er} siècle de notre ère par une première enceinte faite de pierres et de briques. Certains historiens ont émis l'hypothèse, après avoir examiné le plan médiéval de la ville, qu'une enceinte antérieure en forme d'ellipse (peut-être en bois ?) aurait existé avant celle-ci (le tracé des rues le laisse envisager mais aucune trace archéologique ne vient corroborer cette supposition).

- le bourg Saint-Sernin, qui se développe au nord de la cité à partir du XI^{ème} siècle. C'est le quartier religieux et universitaire de la ville qui se constitue autour de la basilique Saint-Sernin (dont les travaux durent de 1080 à 1180).
- le faubourg Saint-Cyprien s'est développé sur la rive gauche à partir des XII^{ème} et XIII^{ème} siècles : c'est une zone inondable dans laquelle on a installé au fil des siècles toutes les activités gênantes pour la ville (les hospices, les abattoirs...).

Le rempart de la cité romaine a été détruit au XIII^{ème} siècle après la croisade contre les Albigeois afin de punir la ville d'avoir choisi l'hérésie et résisté aux armées royales conduites par Simon de Montfort, qui fut tué sous les murs de la ville. C'est le moment où, pour veiller à l'orthodoxie, on impose à Toulouse la création de l'Université (1229) et l'implantation de nombreux ordres religieux qui caractérisent le bourg médiéval (ou quartier latin) autour de Saint-Sernin.

Plus tard, au XIV^{ème} siècle, à l'approche de la guerre de Cent ans, un nouveau rempart, représenté sur le plan Tavernier, a été élevé autour de la ville. Il englobe à la fois la cité romaine et le bourg, mais aussi le faubourg de rive gauche. Autour de la cité, il reprend le tracé de l'enceinte romaine, sauf dans la partie de la ville où le bâti est devenu continu entre la cité et le bourg. C'est là que se trouvait, sous l'actuelle place du Capitole, l'une des portes du rempart romain (la Porterie) dont les fondations ont été retrouvées au début des années 1970 lors de l'aménagement d'un parking souterrain.

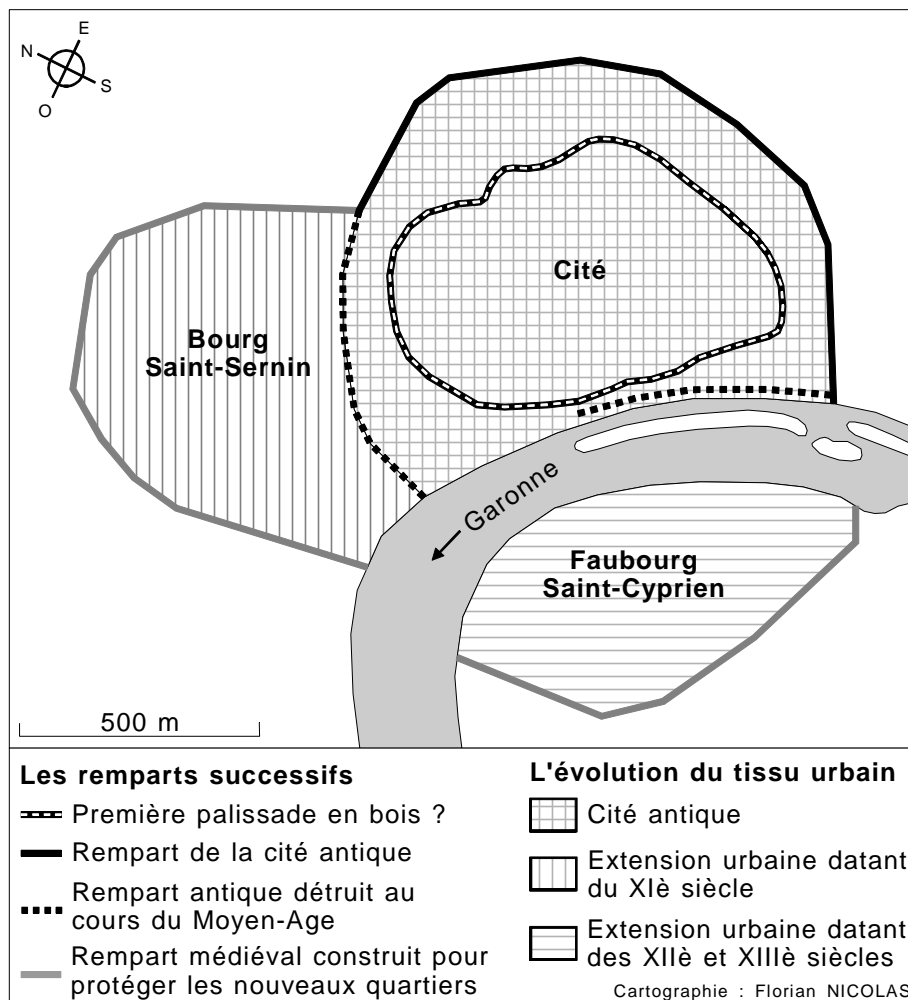


Figure 2 : L'extension urbaine de Toulouse de l'Antiquité au Moyen-Âge

Les relations entre Toulouse et la Garonne permettent aussi de réfléchir à l'approvisionnement de la ville en eau. De très nombreux puits existaient au Moyen-âge : des noms de rue en attestent encore (rues des puits clos, des puits verts...). Dès l'Antiquité, un aqueduc approvisionnait la ville en eau : long d'environ 6 kilomètres il venait des sources qui jalonnaient les terrasses situées au sud-ouest de la ville (dans l'actuel quartier du Mirail). Plus tard, la fontaine située devant la cathédrale Saint-Etienne sera alimentée depuis les sources de la colline Guilheméry, à l'est de la ville. Tout cela était insuffisant et les habitants devaient se procurer l'eau nécessaire à la boisson et aux autres usages domestiques par l'intermédiaire de bateaux qui prélevaient l'eau dans la Garonne et la filtraient. Le plan Tavernier en mentionne certains (« *bateau où ceux de la ville viennent quérir l'eau* », par exemple) Mais il faut attendre le début du XIX^{ème} siècle pour constater une nette amélioration grâce au legs du capitoul Charles Laganne, qui permet la construction, sur la rive gauche, d'un Château d'eau (aujourd'hui musée de la photographie). Les eaux préalablement filtrées dans des galeries aménagées sur la berge du fleuve (jardin actuel de la Prairie des filtres) étaient acheminées par un aqueduc qui passait sous le Pont-Neuf et conduisait la place Rouaix (point culminant sur la rive droite), de là, elles étaient distribuées par gravité aux différentes fontaines construites à ce moment-là sur les principales places de la ville. Ce système d'approvisionnement, complété par de nouvelles installations sur la rive gauche a été remplacé en 1932 par une nouvelle usine des eaux construite en amont sur le coteau de Pech-David. A partir de ce moment-là les maisons et les logements ont été progressivement alimentés en eau potable.

Les cinq « temps forts » de l'histoire urbaine de Toulouse le XVI^{ème} siècle

Robert Marconis dégage ensuite cinq grandes phases de mutations qui jalonnent l'histoire moderne et contemporaine de Toulouse. Elles éclairent le développement de la ville et constituent une « grille de lecture » pour comprendre les paysages urbains actuels.

► Le XVI^{ème} siècle constitue l'âge d'or de Toulouse, indissociable du commerce du pastel, plante tinctoriale cultivée dans les campagnes proches, dans le Lauragais en particulier. Cette activité génère des revenus très importants : grâce aux revenus tirés de la culture et commerce du pastel, se constitue une bourgeoisie urbaine dont beaucoup de représentants accèdent à la noblesse en achetant des charges ou en se faisant élire « capitouls » : huit d'entre eux sont désignés chaque année pour gérer les affaires de la ville. C'est l'époque où d'importants investissements publics sont réalisés tels que l'aménagement du Pont Neuf entre 1544 et 1632. C'est aussi l'époque où cette bourgeoisie naissante imprime sa marque à l'espace urbain dans lequel elle fait édifier des hôtels particuliers, dont l'architecture témoigne de l'influence de la Renaissance italienne, avec leurs « tours capitulaires » (hôtels de Bernuy, d'Assézat...).

Mais dès 1560 le commerce du pastel subit une grave crise et il faut attendre le XVII^{ème} siècle, pour que le blé culture s'impose comme culture commerciale et alimente à nouveau une importante rente foncière qui donne à Toulouse et à ses « bourgeois de la terre » une nouvelle ère de prospérité.

► Cela n'est possible qu'avec la construction du « Canal royal en Languedoc » (qui deviendra ensuite le « Canal du Midi »). Aménagé sous la direction du baron Pierre-Paul Riquet entre 1666 et 1681, et majoritairement financé par les États du Languedoc, il permet d'expédier en grandes quantités les excédents de grains produits autour de

Toulouse vers les régions déficitaires du Bas-Languedoc, de la Provence ou de la Catalogne. Grâce à cette « machine à blé » (Roger Brunet), le XVIII^{ème} siècle apparaît comme un nouvel âge d'or pour les campagnes toulousaines dont la prospérité permet un embellissement spectaculaire de Toulouse dont l'aménagement suscite de grands projets urbains, dont le paysage actuel de part et d'autre du fleuve illustre l'ambition, tout comme la place du Capitole ou les grandes promenades dessinées hors les murs autour de l'actuel jardin du Grand Rond.

Les troubles de la Révolution et de l'Empire portent de rudes coups à cette économie fondée sur la culture et le commerce des grains. Et la prospérité ne revient pas, les blés toulousains subissant au XIX^{ème} siècle la concurrence des importations en provenance de Russie d'abord puis des Etats-Unis. Les tarifs douaniers protecteurs sont insuffisants pour protéger les « bourgeois de la terre » et cela d'autant plus qu'en France, dans d'autres régions, des bourgeoisies conquérantes se tournent vers l'industrie et font pression pour que leurs ouvriers bénéficient d'un « pain » peu cher, ce que permettent des cours du blé maintenus à un faible niveau grâce aux importations. Pour maintenir son niveau de vie, la bourgeoisie foncière toulousaine est souvent acculée à vendre une partie de ses terres : de nombreux grands domaines sont ainsi démembrés au profit d'anciens métayers, qui aussitôt propriétaires de petites exploitations vont y développer une polyculture vivrière et largement autarcique. La bourgeoisie subit cette évolution qui la contraint souvent à réduire son train de vie : son patrimoine immobilier se dégrade dangereusement tout comme beaucoup de monuments publics que la puissance publique n'a plus les moyens d'entretenir.

► Au milieu du XIX^{ème} siècle, l'arrivée du chemin de fer – avec la mise en service de la ligne de Bordeaux à Sète et de la gare Matabiau – fait pénétrer le capitalisme moderne dans la ville rose. Il impose d'importantes transformations dans l'espace urbain hérité des siècles précédents où il était très malaisé de circuler et d'accueillir des activités nouvelles dites « parisiennes » (commerces, banques, grands magasins...). Des rues nouvelles sont percées sur le modèle haussmannien, mais tardivement (après 1870) et de faible envergure : rues d'Alsace-Lorraine et rue du Languedoc sur l'axe Nord-Sud ; rue de Metz sur l'axe Est-Ouest). C'est bien peu, comparativement aux travaux entrepris par le préfet de la Seine à Paris sous le Second Empire.

► L'industrialisation de la « ville rose » ne débute réellement qu'avec la Première Guerre mondiale. Il existait certes, dès le XVIII^{ème} siècle, un tissu proto-industriel à Toulouse mais celui-ci s'apparentait davantage à de l'artisanat (tanneries sur l'île de Tounis, minoteries au Bazacle...). La ville est restée à l'écart de la grande révolution industrielle au XIX^{ème} siècle, malgré la diversité des productions qui en font plutôt un « grand village industriel », dans lequel la plus grande usine, la Manufacture des Tabacs emploie un millier de femmes avant la guerre de 1914. Pendant le conflit, forte de 150 000 habitants la ville présente l'avantage d'être située loin du front ce qui explique que l'État décide d'y implanter des industries chimiques (poudrerie) et aéronautiques nécessaires au ravitaillement des armées. Toutes ces industries, dont la reconversion fut très difficile après la guerre resteront en fait dans le giron de l'État qui en a assuré la reconversion (fabrication d'engrais) où en a pris le contrôle compte tenu de leurs difficultés ou de leur intérêt stratégique (aéronautique). S'explique ainsi la quasi-inexistence d'un grand patronat industriel toulousain et l'existence d'une main-d'œuvre majoritairement composée de salariés bénéficiant d'un statut offrant les garanties des entreprises contrôlées par l'État. Cela explique sans doute la continuité de majorités politiques de gauche à la tête de la municipalité, où le parti socialiste joue un rôle majeur : de 1906 à 1971 (sauf sous le régime de Vichy), la ville est en effet dirigée par des maires socialistes, dont les plus

célèbres sont Albert Bedouce, Paul Feuga, Etienne Billières, Raymond Badiou ou Louis Bazerque. Pendant l'entre-deux-guerres, un « socialisme municipal » se développe, attentif aux besoins des « petites gens » et privilégiant la réalisation de grands équipements collectifs, pour l'essentiel conçus par l'urbaniste Jean Montariol : groupes scolaires, « habitations à bon marché », bibliothèque municipale de la rue du Périgord, parc des sports...

► Dans les années 1960, Toulouse connaît une nouvelle impulsion : celle-ci vient à nouveau de l'extérieur, de l'État. La ville est promue successivement capitale administrative de la nouvelle région Midi-Pyrénées, la plus vaste de France, puis « métropole d'équilibre » dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire portée par la DATAR : elle accueille 100 000 habitants de plus en une décennie, de grands équipements hospitaliers et universitaires, et de nouvelles activités décentralisées dans le domaine de l'aéronautique et de l'espace (Grandes écoles, CNES, Météo-France...).

Pour faire face à cette croissance, la mairie, de concert avec l'architecte et urbaniste Georges Candilis, conçoit un projet de « ville nouvelle » - le Mirail – situé au Sud-Ouest de la commune, où l'on dispose de réserves foncières considérables. De grands immeubles d'habitat collectif sont construits, offrant tout le confort de l'époque et dotés des équipements indispensables aux nouveaux habitants. La faculté de lettres et de sciences humaines qui le centre-ville pour s'installer au Mirail, à partir de la rentrée 1968, alors que la faculté de sciences poursuit son développement au sud de la ville dans le quartier de Rangueil. Dans le centre ancien, le patrimoine historique est le plus souvent négligé, voir sacrifié pour répondre à la fièvre modernisatrice des années 1960 où l'on tente d'adapter la ville à l'automobile: en 1963, l'ancien marché des Carmes est ainsi détruit et reconstruit surmonté d'un silo à voitures, comme l'avait été le marché Victor Hugo quelques années plus tôt. L'heure est au fonctionnalisme. Au même moment, plusieurs grands projets routiers voient le jour comme à Paris ou Lyon : visant à faciliter la traversée de Toulouse, sans trop éloigner le transit routier du vieux centre ville, ils auraient pu aboutir à installer une voie autoroutière dans le lit du vieux canal du Midi ou sur les berges de la Garonne sans l'opposition d'une partie des habitants. C'est dans ces luttes urbaines que s'affirme la prise de conscience de la valeur patrimoniale du vieux tissu urbain, dont la réhabilitation et la mise en valeur vont se développer à partir du milieu des années 1970.

Déambulation dans les rues de l'hypercentre.

Le parcours pédestre proposé dans les rues de l'hypercentre permet de retrouver dans le paysage urbain actuel les héritages de grandes étapes de l'histoire de Toulouse évoquées ci-dessus et de mesurer la complexité des enjeux de l'urbanisme contemporain.

► Sur la rive gauche, au pied du Pont Neuf, se dresse l'Hôtel Dieu, l'hospice médiéval de la ville. Une arche en brique, accrochée à la façade du bâtiment regardant le fleuve atteste de l'existence d'un pont – aujourd'hui disparu : il s'agit de l'emplacement de l'ancien Pont couvert de la Daurade, emporté par une crue au moment où s'achevait la construction du Pont Neuf au XVII^{ème} siècle. Étape importante sur les chemins menant à Saint-Jacques de Compostelle (d'où la présence d'une coquille Saint-Jacques dans la cour) l'Hôtel Dieu, n'accueille plus aujourd'hui les malades mais est le siège de la direction des Hôpitaux de Toulouse, premier employeur de la région Midi-Pyrénées avec plus de 11 000 emplois. Le bâtiment actuel, avec son imposante façade donnant sur la Garonne, date du XVIII^{ème} siècle : il est construit en briques apparentes, comme beaucoup de bâtiments publics à la différence de nombreux immeubles et maisons d'habitation édifiés avec des briques de moindre qualité et de moins belle facture qui étaient recouvertes d'enduits plus clairs. La

promenade se poursuit sur la rive gauche, rue Viguerie. Au passage, Robert Marconis attire notre attention sur les plaques anciennes portant les noms des rues ou les numéros des maisons. Elles sont jaunes pour les rues parallèles à la Garonne et blanches pour les rues perpendiculaires à l'axe du fleuve.

► La rue Viguerie, est bordée par un long mur en brique qui constitue une digue dans laquelle une porte métallique, fermée en cas de crue, qui permet d'accéder directement au bord du fleuve. C'est le port Viguerie, ancien port de la rive gauche, aménagé au XVIII^{ème} siècle au moment de la construction des quais : il fait face aux deux autres qui ports fluviaux de Toulouse, établis sur la rive droite (Saint-Pierre et la Daurade).

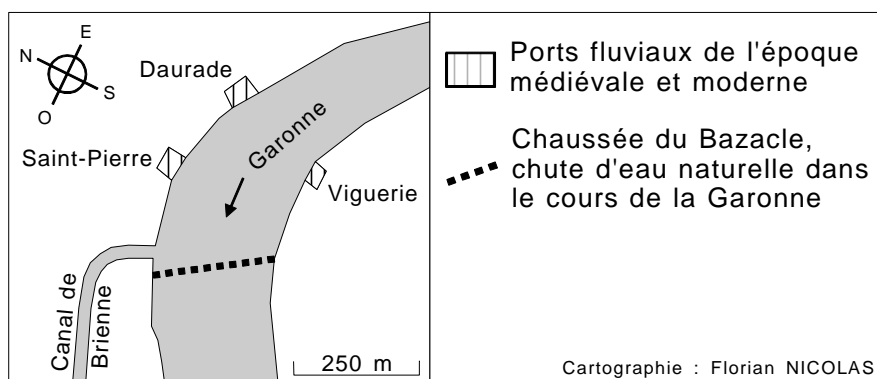


Figure 3 : Les ports fluviaux médiévaux et modernes à Toulouse

Ces ports n'ont jamais accueilli le trafic des blés ; pour lequel ils avaient été conçus ; du fait de la crise qui affecta l'exportation des grains des campagnes toulousaines au XIX^{ème} siècle. Le canal de Brienne, construit à la fin du siècle précédent, les mettait pourtant en relation avec le canal du Midi en aval de la ville, en permettant aux bateaux de contourner la chaussée du Bazacle. Leur abandon progressif a marqué la fin du grand projet du XVIII^{ème} siècle, qui visait à réorganiser la ville autour de son fleuve. Périodiquement sous la menace des crues, ces ports étaient utilisés comme parkings dans les années 1960. Pendant les années 1970, la municipalité de Pierre Baudis envisagea même de les intégrer dans l'aménagement d'une grande voie à gabarit autoroutier sur la rive droite qui aurait permis de traverser la ville du sud au nord. Ce projet s'inspirait directement de la voie Georges Pompidou à Paris sur la rive droite de la Seine ; il fut abandonné au profit d'une grande voie autoroutière, achevée en 1988, qui contourne la ville à l'est, en empruntant la vallée de l'Hers. Aujourd'hui, les berges et ces ports font l'objet d'une reconquête : ils sont devenus des espaces de loisir aménagés en conséquence. En se réconciliant avec son fleuve, la ville renoue ainsi avec le projet d'aménagement conçu au XVIII^{ème} siècle, et resté inachevé.

► Nous traversons la Garonne par le Pont Saint-Pierre, qui jusqu'à sa reconstruction en 1987, était un pont suspendu. Depuis le pont, on peut observer, en aval, la chaussée du Bazacle, barrage édifié sur le fleuve en utilisant un banc de roches dures qui fut utilisé comme gué dans l'Antiquité et au Moyen-Age. La construction d'un barrage à cet endroit a permis dès le XIII^{ème} siècle, de fournir l'énergie nécessaire à de nombreux moulins terriers installés sur la rive droite. Ces moulins qui produisaient des farines à partir des blés de la région ont été remplacés, en 1888, par une centrale électrique afin de répondre aux besoins de la ville. Une partie de cette usine électrique – exploitée par EDF – a été réhabilitée et sert de lieu d'exposition offrant un beau panorama sur les berges. De part et d'autre de l'usine du Bazacle, la nature des digues est différente : en amont les digues de brique construites au XVIII^{ème} siècle, alors qu'en aval il s'agit de hauts murs édifiés dans

les années les années 1960 selon un plan visant à protéger plus efficacement la ville de des les inondations après la grande crue de février 1952.

Juste derrière la centrale, au bord du Canal de Brienne, se situe la Manufacture des Tabacs de Toulouse qui, de 1892 à 1987, assura une partie de la production nationale de cigarettes et d'allumettes. Le bâtiment, un moment menacé de destruction a été réaménagé et attribué à l'université voisine Toulouse 1-Capitole (droit et sciences économiques). Vers l'aval, le pont des Catalans franchit la Garonne : achevé en 1913, il a permis de boucler la ceinture de boulevards qui encerclent le centre-ville ; boulevards établis pour l'essentiel à l'emplacement des anciens remparts de la ville, démolis au XIX^{ème} siècle.

► Le quartier Saint-Pierre a longtemps eu une vocation religieuse (églises Saint-Pierre des Cuisines, Saint-Pierre des Chartreux, couvent des Chartreux...) puis militaire (arsenal, hôpital Larrey) lorsque ces édifices furent attribués à l'armée au moment des guerres napoléoniennes. Le transfert de l'arsenal (1966) a permis de redécouvrir ces bâtiments, souvent fortement dégradés mais aujourd'hui réhabilités. Sur les terrains libérés ont été installés dans les années 1960, la Cité administrative et les nouveaux bâtiments de l'université Toulouse 1-Capitole (droit et sciences économiques). L'ancien hôpital militaire, transféré ensuite à proximité du CHU de Rangueil, a permis une opération immobilière associant les nouvelles installations du conservatoire de région et quelques immeubles de logement de standing.

Au XVIII^{ème} siècle avec l'aménagement des quais on avait envisagé de donner à la ville une façade monumentale en bordure du fleuve entre la place Saint-Pierre et l'île de Tounis. Le projet initial, conçu par Saget, répondait à la même logique que l'aménagement des quais de Bordeaux de part et d'autre du Palais de la Bourse. Mais à Toulouse, l'économie locale liée au négoce du blé n'avait pas la même puissance et la crise qui l'affecta, laissa ce projet inachevé, ce dont témoigne le paysage actuel. Seules quelques rares façades d'immeubles, place Saint-Pierre ou place de la Daurade permettent d'imaginer ce qu'aurait pu donner la réalisation d'un tel décor.

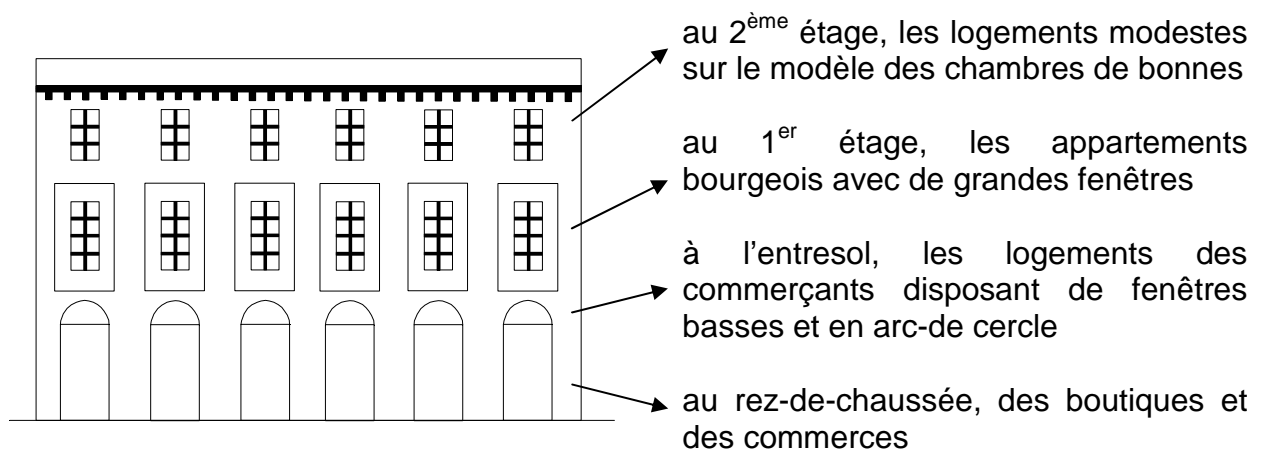


Figure 4 : Le projet d'harmonisation des façades sur la rive droite

► Après avoir parcouru les vieilles rues médiévales de l'hypercentre, le groupe, arrive sur la Place du Capitole. Elle correspondait à la Porterie c'est-à-dire la porte nord de l'ancien rempart romain au débouché du *cardo maximus* (actuelles rues Saint-Rome, des Changes, des Filatiers, Pharaon...). Depuis le XII^{ème} siècle, s'y trouvait la « maison commune », siège du pouvoir municipal. Les huit capitouls, élus par la bourgeoisie au sein des huit capitoullats (circonscriptions municipales toulousaines au Moyen-Age et à

l'époque moderne), ont fait aménager l'actuel hôtel de ville, connu sous le nom de « Capitole », doté de sa façade monumentale au milieu du XVIII^{ème} siècle. L'architecte Cammas y a mélangé la pierre calcaire et la brique. La façade se compose de trois niveaux et comprend quarante-et-une fenêtres. Au centre, Cammas a fait ériger huit colonnes (symbolisant les huit capitouls) sculptées en marbre de Caunes-Minervois, et acheminées par le canal du Midi, supportant un fronton sur lequel est inscrit « *Capitolium* ». Suite à l'aménagement de ce bâtiment majestueux, la décision fut prise de dégager une vaste place devant l'hôtel de ville. Projetée comme « place royale », elle devait accueillir une statue équestre du souverain. La place s'est agrandie progressivement, au fur et à mesure des expropriations : au moment de la Révolution française, la moitié de la place actuelle était dégagée. Fut alors envisagée la construction d'un nouveau théâtre en face de l'hôtel de ville, doté lui aussi d'une façade monumental ; mais le manque de moyens financiers a eu raison du projet. On lui substitua un alignement de façades homogènes surmontant une galerie à arcades, ce qui permit de donner à la place sa configuration actuelle sous le Second Empire. Cette place fut alors véritablement le cœur de Toulouse, où convergeaient toutes les lignes d'omnibus à chevaux, dès leur mise en service en 1863-1864.

► Extrêmement disparate, l'ensemble de bâtiments situés derrière l'hôtel de ville fut réaménagé à la fin du XIX^{ème} siècle : on ne conserva que le « donjon », en fait l'ancienne tour des archives, doté par Viollet le Duc d'un toit d'inspiration flamande. Au moment du percement de la rue d'Alsace-Lorraine à la fin du XIX^{ème} siècle, un square fut aménagé au pied du donjon. Cette percée haussmanniennes ainsi que la mise en service des lignes de tramways électriques en 1906 qui l'empruntaient, ont contribué à déplacer le centre de gravité de la ville vers la rue d'Alsace-Lorraine, plus large, dotée de commerces modernes plus attractifs que ceux des petites rues étroites qui rayonnaient autour la place du Capitole.

Dans les dernières années du XIX^{ème} siècle, cette migration de la centralité s'est encore poursuivie vers le square Wilson et les allées Jean Jaurès. Dès les années 1930, les cafés et les cinémas de la place Wilson drainaient un public important. Aujourd'hui, la semi-piétonisation du quartier Capitole et l'établissement de l'interconnexion des deux lignes de métro à la station Jean Jaurès (2007) ont renforcé cette tendance.

► Les allées Jean-Jaurès constituent en effet un axe majeur entre le centre historique et la gare. Ce fut le cas dès l'ouverture de la gare Matabiau en 1856, lorsque les lignes d'omnibus à chevaux passaient par là pour relier le Capitole à « l'embarcadère du chemin de fer ». Jusqu'en 1962, les allées Jean Jaurès étaient plantées de platanes sur un vaste terre-plein central et la circulation s'effectuait sur des voies latérales. Les arbres ont été sacrifiés et l'ensemble a été transformé dans les années 1960, en 2X2 voies pour faciliter la circulation automobile le long de ce que l'on imaginait alors comme les futurs « Champs-Élysées » toulousains. Prolongées ensuite vers l'est, à travers le vieux faubourg populaire de Marengo, elles ont permis de franchir la colline de Jolimont et de rejoindre au-delà la rocade qui assure le contournement autoroutier de Toulouse à l'est. A proximité de la gare, elles desservent l'arche Marengo, qui abrite la médiathèque José Cabanis construite à l'emplacement de l'ancienne École vétérinaire. C'est là que s'est établi le siège de communauté urbaine, créée en 2009, Toulouse Métropole. L'ensemble est parfaitement relié au centre ville par la ligne A du métro et aux différentes villes de la région par les TER qui desservent la gare Matabiau.

A l'évidence la place des allées Jean-Jaurès doit être repensée et intégrée dans le grand projet d'aménagement Toulouse-Euro-Sud-Ouest, grand opération d'urbanisme visant à remodeler le quartier de la gare dans la perspective de l'arrivée de la ligne à grande

vitesse Paris-Toulouse via Bordeaux (2024 ?). On envisage ainsi d'en faire l'axe majeur de liaison avec le centre ancien, ce qui pourrait prendre la forme de « ramblas » toulousaines, à l'image de Barcelone. ,

► Entre le square Wilson et le quartier « parlementaire » de Saint-Etienne, le circuit se poursuit à travers le quartier Saint-Georges. Longtemps quartier insalubre dans le centre de Toulouse, sa rénovation envisagée au début du XX^{ème} siècle n'a été engagée par la municipalité que dans les années 1950, sur un périmètre de 5 hectares environ. Entièrement rasé, il a été reconstruit très lentement selon les principes de l'urbanisme fonctionnel de l'époque, autour d'une vaste dalle piétonne surmontant un centre commercial et plusieurs niveaux de parkings aménagés en sous-sol. La sociologie du quartier a alors changé : les petites gens qui vivaient là n'étant plus en mesure de payer des loyers plus élevés, dans des immeubles privilégiant bureaux et logements de standing elles, ont souvent rejoint les grands ensembles d'habitat social en périphérie de la ville, au Mirail ou à Empalot. Victime du départ de la FNAC, qui a choisi de s'installer à Jean-Jaurès au croisement des deux lignes de métro, le centre commercial a été réaménagé au début des années 2007 avec l'installation de nouvelles enseignes grand public (Zara, Sephora...) qui semblent avoir impulsé un nouveau dynamisme.

► A proximité, au-delà de la rue de Metz, percée haussmannienne est-ouest, autour de la cathédrale et de la Préfecture, se trouve le quartier Saint-Etienne. Il s'agit, avec le quartier des Carmes – terminus de la visite – d'un des quartiers résidentiels les plus huppés de l'hypercentre de Toulouse. De nombreux hôtels particuliers, y ont été construits entre XVII^{ème} et XIX^{ème} siècles par l'aristocratie et une bourgeoisie de professions libérales, héritière des parlementaires d'Ancien Régime. A la différence des hôtels particuliers de l'époque du pastel, ils sont plus vastes, dans un tissu urbain essentiellement résidentiel et socialement plus homogène. Hier comme aujourd'hui la population aisée du quartier Saint-Etienne cultive une logique d'entre-soi, qu'accentue encore un processus contemporain de gentrification. Et cela d'autant plus qu'une partie de ces résidences aristocratiques est aujourd'hui occupée par des administrations d'Etat : services de la préfecture Rectorat de l'académie de Toulouse (hôtel de Lestang) ; Quartier général des Armées (Palais Niel) ... A proximité la présence de nombreux jardins (Grand Rond, Jardin royal, Jardin des Plantes...), est un gage supplémentaire de qualité de vie et d'attractivité pour ces quartiers.

► La visite s'achève dans le quartier des Carmes, dont le nom indique la présence d'un couvent de cet ordre religieux, réquisitionné au moment de la Révolution et démolit ensuite. A la fin du XIX^{ème} siècle, un marché couvert – sur le modèle des Halles de Baltard à Paris – a été construit à cet emplacement. Dans les années 1960, il a été démolit et remplacé par un bâtiment conçu par l'architecte du Mirail, G. Candilis : un grand parking, doté d'une rampe hélicoïdale, a été aménagé au-dessus d'un marché dont la fréquentation est restée cependant à l'image des quartiers bourgeois qui l'entourent.

◆ Pour en savoir plus :

- MARCONIS R., *Toulouse*, Guide Bleu Midi-Pyrénées, Paris, Hachette, 1989, p. 713-725.
MARCONIS R., *Toulouse*, dans *Atlas historique des villes de France*, sous la direction de J-L. Pinol, Paris, Hachette, 1996, p. 231-255.
MARCONIS R., *Toulouse, un métro pour changer de siècle*, Toulouse, Privat, 2008, 144 p.
MARCONIS, « Midi-Pyrénées, XIX^e-XX^e siècles, Pour une relecture de l'histoire contemporaine de la région », *Annales du Midi*, Toulouse, Privat, 1996.
TAILLEFER (M.), dir., *Nouvelle histoire de Toulouse*, Toulouse, Privat, 2002, 384 p.