



Vista de la Garona, amb la silueta dels hospitals de la riba esquerra que formen una de les imatges tradicionals de Toulouse

(Foto: J. P. Lévy)

TOULOUSE. LES CONTRADICCIONS DE LA MODERNITAT

El sud-oest de França, amb uns recursos energètics i miners limitats i una societat local poc emprenedora, sembla arribar tard en relació a la resta del país, no havent sabut o pogut agafar a temps el canvi de la primera *revolució industrial*. Això es reflecteix en els indicadors d'ocupació, en l'estructura industrial i en l'emplaçament d'infraestructures particularment materials: el primer enllaç d'autopistes no es va obrir fins el 1979 (Toulouse-Narbonne) i s'ha hagut d'esperar fins el 1987 perquè es decidís i impulsés un programa complet de connexions regionals¹. Però si aquest retard general és inqüestionable, els tolosins, en alguns àmbits, han sabut anticipar-se: l'elecció d'obrir les escoles de *ciències aplicades*, els autors de les quals potser no mesuraren prou els efectes potencials, es va fer, localment, des de principis de segle i es va trobar desmultiplicada per les decisions de l'Estat de transferir a principis dels anys seixanta, el Centre National d'Études Spatiales (CNES) i altres grans escoles². La regió en el seu conjunt no ha tingut el dret a tenir carreteres, però la seva capital, Toulouse, ha mantingut "aspiracions" per tenir-les. Amb un retard important, aquestes successives decisions han donat bons resultats i la població ha acabat per beneficiar-se'n. No va conèixer la crisi que durant deu anys sacsejà durament les regions industrials ja instal·lades, i ha continuat creixent, constituint així un illot de prosperitat.

En aquest cas es pot "parlar dels atots del retard"³, que no són menyspreables! Des de finals del segle XIX l'aparell de formació ha estat aquí formidablement desenvolupat:

pat: molts joves escolaritzats, hi ha un terç més de joves que a la resta de França amb títol de Batxillerat, i aquest fenomen repercuteix en els percentatges de continuació d'estudis superiors.

Això va de primera respecte a la revolució de la intel·ligència que pronostica Th. Gaudin⁴. El progrés en el camp de la investigació, en l'estructura dels costos de producció, i encara més en la inversió immaterial, es tradueixen en el mercat de treball amb l'emergència de noves qualificacions i nous oficis. França no té encara prou enginyers i augmenta el mercat de treball de directius. Per moltes empreses la contractació d'enginyers s'ha convertit en un element de localització important, un factor estratègic en la carrera del progrés; ara bé, aquí hi ha homes formats per utilitzar les noves tecnologies ... L'economia de Toulouse és, doncs, dinàmica: els nous productes estan a punt, es creen noves empreses, el nombre de llocs de treball augmenta⁵ i la població de la ciutat també: però socialment i políticament existeixen encara diferències entre el progrés i la vella societat local.

Voldríem examinar aquí algunes conseqüències d'aquests canvis sobre el terreny, la morfologia urbana, l'urbanisme i la població i els problemes que suposen aquests desfasaments. *Toulouse es veu ciutat internacional, pot ser-ho i com reforçar aquesta posició?*

Toulouse és una ciutat internacional o està a punt de ser-ho?

La ciutat s'inclou en un moviment d'internacionalització de l'economia. Guy Jalabert descriu aquest formidable canvi⁶.

Però no es pot anar més enllà. A tot això s'hi afegeixen les perspectives de polaritzar les activitats en les grans ciutats i especialment a l'Europa de les ciutats: com les metròpolis, Toulouse es beneficiarà des d'ara fins a la fi de segle de la construcció d'una xarxa de comunicacions a nivell europeu, àdhuc abans que altres ciutats. L'acceleració de la història fa, a vegades, que l'acostumat retard en els equipaments se satisfaci cada vegada més depressa, i els efectes dels moviments irregulars que comencen en els transports aeris ho accentuaran tot. En el cas d'equipaments en telecomunicacions ja s'ha resolt. De fet, la població s'inclou en "l'economia de la intel·ligència, de xarxes i d'intercanvis a punt d'aparèixer, aquella que associa la concepció i la fabricació, el producte i el servei, aquella que implica un sistema de socis públics i privats, aquella que multiplica els especialistes i els fa treballar junts i que és fonamentalment una economia urbana"⁷.

Quines són les conseqüències que hem d'esperar?

L'aglomeració, els censos de població ho han demostrat, des de fa temps està integrada en un gran moviment —nacional— d'intercanvis de població, en relació amb la mobilitat dels funcionaris públics (des de finals de segle passat, les regions del sud-oest generen funcionaris que fan la seva carrera per tot el país), i des de fa poc, també les empreses. Aquest fenomen s'ha accentuat últimament pel funcionament de les escoles d'enginyers i de la Universitat, particularment de la Universitat científica, que contracten en part a nivell nacional,

Notes:

1. Marconis, R.: *La réorganisation des grandes infrastructures de transport autour de Toulouse*.
2. École Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Espace, École Nationale de l'Aviation Civile.
3. Kayser, B. i Marconis, R.: "Sud Ouest, les atouts du retard", a *La Documentation Française*. 1976.

4. Gaudin, Th.: *Rapport sur l'État de la Technique Sciences et Techniques*, núm. especial. 1985.

5. Saldo net de creacions/desaparicions d'ocupació des de l'any 1982 fins al 1988: + 28 230 lluny davant les altres grans ciutats, Paris excepte Nice, Lyon, Montpellier, Aix, Rennes que són de la resta del sud ...

6. Jalabert, G.: *Les transformations de l'espace productif toulousain*.

7. Bouvard, L. i Calame, P.: *Le dialogue des villes et du territoire*. Informe del Ministre d'Equipament. Març, 1988.

encara que la majoria dels titulats es queden a treballar a la regió⁸.

Qualitativament, aquesta situació s'ha intensificat amb l'arribada de directius que pertanyen a les grans empreses europees, les quals participen en programes industrials –sobretot d'alemanys i d'anglesos que col·laboren en la fabricació i venda de l'Airbus (el centre neuràlgic de la fàbrica és a Toulouse) i d'italians que participen en la construcció de l'avió de transport regional ATR42–. També s'hi uneixen els equips que acaben els satèl·lits i que són un grup d'enginyers de nacionalitats diferents, que és possible que realitzin el projecte europeu Hermès. Aquests fan una estada més o menys llarga i s'instal·len amb les seves famílies en petites cases de la perifèria oest o sud-oest de la ciutat. La seva presència ha comportat la creació d'un Institut Internacional amb les seccions alemanya i anglesa.

No obstant, aquesta colònia europea no es redueix a quadres industrials. En recerca científica, Toulouse reuneix pols (intel·ligència artificial/creació de software/robòtica/bio-tecnologia) reconeguts –els seus treballs són pagats per programes europeus com Euréka, Esprit, etc., entre ells CERFACS⁹–, o a punt de portar-se a terme (econometria). Moltes experiències gestades aquí han estat aplicades en màquines espacials (medicina, etc.) i a més es preparen robots per a l'aventura espacial¹⁰... Aquesta intensa activitat genera molts intercanvis de viatges i també de personal. En aquesta direcció va una formació professional de molt alt nivell, sobretot si es tracta de pilots, que està garantida per tot un dispositiu (Aeroformació, FIAS)¹¹.

La Universitat (82 000 estudiants dels quals el 10% són estrangers) no és l'única que serveix de punt d'assentament a les relacions internacionals que existeixen des de fa temps, especialment realitzades pel que fa a la proximitat amb Espanya i els països ibero-americanos, però també amb els països del Magreb, relacions de caràcter cultural, que creen lligams entre les persones, i que els conserven després d'acabar els estudis, la qual cosa és una actitud important.

Encara que aquest flux és quantitativament secundari, la regió veu arribar intel·lectuals i artistes del nord d'Europa, dels Països Baixos i de Gran Bretanya que s'instal·len en cases de pagès.

“Toulouse apareix com una ciutat rural i, durant molt de temps, el seu creixement ha depès d'una situació marginada, que funciona com un arsenal lluny de les fronteres amenaçades –el que li ha valgut inversions estratègiques–, lluny de la capital, a la que li era necessari parades –esdevé un centre del sistema de comunicacions que s'intensifica al segle XIX, i se li atribueix el títol, si no el paper de metròpoli, d'equilibri– l'obertura de la qual al món és tardana, i es fa per la inserció en les xarxes tècnico-científiques”.

No falten manifestacions d'aquesta obertura

El nou interès aportat pels cercles comercials en la utilització de les investigacions es manifesta en l'organització d'una manifestació capdavantera, un mercat internacional de transferència tecnològica (el Salon International des Techniques et Energies du Futur)¹², interès que no es discuteix entre els científics, que freqüenten les delegacions vingudes de tot el món.

La multiplicació de línies aèries testimonia un canvi d'orientació: l'aeroport de Toulouse-Blagnac (3 milions de passatgers l'any 1989, 7 milions de previstos per al 2000) va ser simple voluntat interna; la seva línia estrella “Paris-Toulouse”, una de les més carregades de França, freqüentada cada dia per homes de negocis i funcionaris, s'incrementa poc a poc amb les connexions directes amb altres grans ciutats franceses. Està a punt de fer-se una xarxa interna, valorant a la seva manera la situació de cruïlla, però sobretot l'aeroport adquireix progressivament un paper internacional que no es limita als *charters* turístics d'anglesos que van a esquiar a la regió, o als tolosins que van a les Antilles, a l'Àfrica negra o als països mediterranis o també als treballadors immigrants que van de vacances al Magreb, sinó que Toulouse s'enllaça regularment amb capitals importants (New York des del 1989). Les darreres aconseguides són connexions de negocis.

La llengua japonesa s'ensenya a la Universitat, connectada amb l'estratègia d'investigació dels inversors, i que dirigeix, per compte dels col·lectius locals, el tecnopol de l'aglomeració tolosina.

L'última d'aquestes manifestacions: una escola de formació de venedors d'avions creada pels industrials¹³, mundial per definició, que un dia veurà la llum.

Es tracta de l'aplicació d'una dinàmica de creixement. Si més no, Toulouse no és –encara falta molt– o no és encara una metròpoli internacional. Un estudi encarregat per la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale¹⁴ sobre les ciutats europees, classifica aquestes en set categories: les primeres, London i Paris, Milano, la segona, Barcelona en tercer lloc (amb Madrid, München, Frankfurt, Roma, Bruxelles, Amsterdam) i Toulouse en cinquè lloc. En relació a la situació francesa, Toulouse és a la mateixa categoria que Marseille i Strasbourg i, deixant a part Paris, sols la supera Lyon, que figura en quart lloc. Tots els estudis de què disposem van en el mateix sentit.

Voler així introduir-se més en una economia mundial on rivalitzen les grans ciutats, en una xarxa d'intercanvis que uneix les grans metròpolis i que sembla portadora de progrés, implica per a la població reforçar els seus punts forts, millorar els elements febles i desenvolupar encara més tots els elements d'infraestructura propis per facilitar les comunicacions i els intercanvis de llarga distància, per integrar tots aquests elements en una estratègia de desenvolupament urbà.

Però hi ha una contradicció: l'economia funciona en un mercat universal (l'Airbus, els satèl·lits) i mobilitza costos de tipus europeu (grans programes d'investigació i de construcció aeronàutica). Per passar a una altra escala i transformar-se en una metròpoli europea, és necessari que l'ordenament urbà es projecti sense alterar el desenvolupament, sense oblidar els habitants i l'atenció de la vida quotidiana... Quan els polítics locals se senten poc atrets amb les alternatives industrials, per obtenir el seu objectiu, són responsables de l'organització urbana i han de mobilitzar –en part

Notes:

8. Grossetti, M.: “Le système local de formation des compétences scientifiques et techniques”, a *Toulouse. Technopole Technopolis*. UTM, 1988.
9. CERFACS (Centre Européen de Recherche et de Formation Avancée en Calcul Scientifique).

10. LAAS (Laboratoire d'Automatique et d'Analyse des Systèmes).

11. FIAS (Centre de Formation International d'Aéronautique et Spatial).

12. SITEF.

13. ESAS (European School for Aeronautic Sales).

14. DATAR



Els nous edificis d'oficines estil *high tech* al polígon tecnològic Innopole simbolitzen les transformacions tolosines recents

(Foto: J. P. Lévy)

localment- els finançaments importants i posar-se d'acord entre ells. Les divergències internes d'interessos en resulten incrementades.

Una ciutat en progrés

El que la rehabilita d'entrada són les oposicions polítiques i la lluita dels que manen.

Les velles xarxes municipals

El municipi de Toulouse, que dona el seu nom al conjunt urbanístic, no agrupa més de 358 000 habitants (1990) en un territori municipal força gran (114 000 hectàrees), el que és poc per a una ciutat que vol ser metròpoli internacional. De fet, l'aglomeració és recent, ja que apareix el 1962: llavors només hi havia dos municipis; s'ha engrandit molt (47 pobles el 1990 amb un total de 608 000 habitants), encara que l'esquema urbanístic compta amb 63 municipis i 640 000 habitants. El conjunt urbà

està repartit entre una pluralitat de centres de decisió o de poder.

Aquesta situació no avança sense conflictes: des de sempre els polítics del departament (rural) han ignorat el *municipi-centre*, que funciona de manera autònoma i que participa molt limitadament en els reagrupaments intermunicipals constituïts, la major part del temps, per administrar plans tècnics, però que mantenen els pobles perifèrics en via d'urbanització ràpida. És difícil quan els polítics pertanyen al mateix partit, però aquestes relacions han millorat a partir del 1971 quan els equips rivals han tingut el control del *municipi-centre* i del departament.

Es comprèn que cap de les tímides temptatives de federar el grup no hagi pogut triomfar, que no existeixi encara una institució de la ciutat exceptuant el Syndicat Mixte des Transports en Commun, fruit d'un compromís que va obtenir el prefecte.

Darrerament un sindicat mixt agrupa els municipis i la Chambre de Commerce, encarregada de promoure a l'estranger el desenvolupament de la regió, i de què les polítiques dels uns i dels altres puguin divergir.

De tota manera no pot mantenir-se aquest progrés municipal ni la seva tradició institucional: és necessari examinar també la distribució de les capes socials en l'espai urbà que retalla les oposicions precedents.

Es va cap a una ciutat dual?

L'aglomeració tolosina no escapa del retrat clàssic del repartiment de la població: el centre ha constituït sempre la porta d'entrada, al contrari de la perifèria, que les famílies ocupen en el curs del seu cicle residencial. Aquest retrat no és fals però s'hauria de matisar. Sense que la distribució de grups socials sigui molt marcada, els

espais socials existeixen i es transformen en aquesta gran població. Així, una part dels barris del centre rivalitzen, per exemple, amb els de La Dalbade i de Saint Etienne, lloc elegit per l'antiga societat tolosina —una burgesia culta que no abandona els seus clixés: l'Académie des Jeux Floraux¹⁵—; els barris i pobles del nord-oest, que amb formes diferents —una urbanització ordenada a Colomiers (una pseudo-ciutat nova) i Blagnac— de distribució desordenada, acullen quadres i treballadors de l'aeronàutica; el sud-est i l'est, on han anat a viure enginyers i científics, constitueixen la ciutat de les "élites tècniques", mentre que els barris i pobles del nord i nord-est, abans molt evolucionats al voltant d'activitats tradicionals (horta, comerç al major, petites fàbriques), allotgen una societat més tradicional, de capes socials més populars.

Sens dubte, cadascuna presenta un to diferent i es poden distingir algunes característiques però es tracta sovint de petits pobles davant els quals la ciutat de Toulouse, que és força gran, sembla formar un bloc indiferenciat: no es pot fer cas de la imatge "mitjana" de les estadístiques, és necessari estar més atent.

A la vegada, la societat tolosina canvia per l'arribada de classes socials concretes, qualificades i amb mobilitat, que es desplacen en el circuit intern de les pròpies societats (que hi estableixen agències i sucursals). Són quadres internacionals (els quals es traslladen de lloc amb sous molt alts) o d'élites científiques, que comporten la creació de llocs de treball d'alt nivell, i l'entrada de gent nova que busca treball —en part interessada per les obres que es fan (necessitat de mà d'obra) i en part per la imatge de la ciutat— però si no es té qualificació laboral existeixen dificultats per integrar-se socialment. Hi ha molts pobres que són beneficiaris de l'ingrés mínim d'integració i ja apareixen línies de fractura addicionals en el paisatge social¹⁶: la separació social s'endureix.

Els uns i els altres busquen allotjament: no ho fan al mateix lloc i aquestes noves fractures delimiten l'espai: la concentració de pobres en determinats barris, en realitat llocs "amb problemes", se situen en el *centre de la ciutat*, on es troben els habitatges més antics (alguns són insans) que representen el 73 % dels allotjaments socials del total d'habitatges¹⁷.

El trencament social, que es manifesta en l'espai urbà i en la reorganització del

sistema d'habitatge, barreja els tipus de gent i els grups socials, i segueix endavant, suprimint la imatge del conjunt urbà. D'altra banda, aquesta última no ha quallat ja que després d'un període de migracions creixents, es fa una reunificació en el *centre de la ciutat* (part del terreny queda sense urbanitzar), el qual disposa de zones d'acolliment, que esdevenen molt denses però fonamentalment sense reorganitzar-se, on els preus són molt elevats i el mercat augmenta de manera considerable quan els apartaments són petits.

Com posar ordre en aquest amuntegament —a les estructures heretades— que creix ràpid, tant en termes socials com d'ordenació de la ciutat?

La fragmentació social augmenta i complica seriosament el funcionament sociopolític tradicional, tant que sembla desitjable passar d'una gestió municipal/d'aglomeració d'estil clàssic (administrar/assegurar els serveis/intentar parar les normes locals d'urbanisme) a una estratègia de desenvolupament, i que el sistema de regular el col·lectiu es faci persuadint al mercat que canviï.

Un projecte urbà en dificultat?

Quin és el perímetre en què es pot projectar l'ordenació?

Intentar respondre a aquesta pregunta ens porta a examinar el context: quin és el lloc que ocupa Toulouse dins la seva regió?

Els altres col·lectius territorials, el departament i implícitament la regió, expliquen els seus temors. Aquesta aglomeració, el creixement de la qual continua, està a punt de liquidar la regió de la seva essència o al contrari el seu potencial de creació pot propagar-se i constituir la base d'un nou desenvolupament de la perifèria regional?

Aquests temors estan justificats? Sens dubte no tenen raó pel que fa als moviments de població: Toulouse no liquida la regió, i el moviment d'intercanvis és nacional; però sí estan fonamentats en tot el que es refereix al document de l'oposició entre les zones perifèriques de la regió, on s'acumulen els problemes i on hom es pregunta sobre la supervivència, i el creixement del centre de la ciutat, on es concentren els treballs més qualificats, oposició que manifesten bé totes les estadístiques¹⁸. De fet aquestes pors no manifestarien més que una imatge de l'ordenament urbà que té el seu origen en la famosa obra *Paris et le désert Français*?

En tot cas aquests temors no poden deixar d'influenciar els principals protagonistes del desenvolupament i de l'ordenació de Toulouse i de la regió que són els polítics elegits, encara que sigui de forma implícita ... i no faciliten la clarificació dels debats sobre els límits de la zona que és necessari negociar.

Creix l'aglomeració: la constitució d'un espai viu, el més gran a Toulouse, que engloba moltes ciutats petites que abans es repartien per tot el territori rural en un radi de 40 km, Grenade, L'Isle Jourdain, Auterive, Villefranche de Lauragais i s'estén al sud del departament de Tarn i continua ràpidament a Garonne, i això malgrat que es perfila la recuperació enèrgica de la construcció en el centre de la ciutat i el retorn als antics barris; aquesta extensió de la superfície urbanitzada no està, doncs, relacionada amb una falta d'espai com a la regió de Paris, per exemple, on és la carència i el preu dels terrenys els que fan fugir a tots els que busquen una vivenda, assequible econòmicament, però semblant als apartaments destinats a persones soles i particularment als estudiants, són massa petits per a les famílies que desitgen una casa individual. Per aquesta raó sembla que s'ha de continuar —a un ritme menys sostingut— després de l'explosió dels últims anys, i àdhuc podrà ser facilitat pel millorament de les carreteres (programades en el contracte del pla Estat-Regió), a punt de fer-se, que engrandirà les possibilitats d'accés, així com el millorament dels serveis ferroviaris (en les quals la regió intervé econòmicament).

Al capdavant es perfila un eix, a la vall de la Garona, que va de Muret al sud-oest, a Montauban, prefectura d'un departament veí al nord i això fa veure un altre cop la necessitat d'una regió urbana (a un altre nivell aquelles que es coneixen a França —Lyon— o a Europa, particularment en els Països Baixos), almenys d'una xarxa de ciutats que DATAR desitja organitzar, en un gran espai, el nucli del qual és l'aglomeració de Toulouse, però que en diferents graus sigui polinuclear.

Notes:

15. Una "institució" que es remunta al segle XVI.
16. Jaillot, M.C.: *Un logement pour tous*. UTM CIEU 1989.
17. Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine. Estudi de l'habitatge. 1983.
18. Gilly, J.P. i Galliano, D.: "Toulouse Technopole et la région Midi Pyrénées: des disparités structurelles croissantes", a *Statistiques et études Midi Pyrénées*, núm. 4. 1987.

Una gran conseqüència d'aquesta expansió és no donar importància a la recerca del perímetre urbanístic en el qual es podria organitzar i institucionalitzar el creixement del col·lectiu. Si abans ha pogut ser dirigida al nivell d'una aglomeració reduïda, ara s'han perdut les ocasions: quan la reestructuració de l'autoritat encarregada d'autoritzar els transports col·lectius ha obligat al Département de la Haute Garonne i a la ciutat de Toulouse a posar-se d'acord sobre aquest punt; i quan l'elaboració del Projecte Director d'Ordenació i Urbanisme (del 1969 al 1982) fruit d'equilibris diversos no ha pogut servir per controlar i regular el desenvolupament i l'ordenació del territori. Avui l'Estat busca amb una nova legislació obligar als diferents polítics, encara que no s'entenguin, almenys a dotar les poblacions d'un òrgan de decisió.

Més que continuar amb les velles pugnes del departament i de la ciutat de Toulouse, de la seva aglomeració i de la regió, és la regió urbana la que es perfila, la que desborda els límits de la Haute Garonne, on apareixen cada dia nous problemes (actualment el projecte d'extensió de les universitats), la que és necessari que funcioni bé; i és necessari que sigui sobre el pla de formació, de repartiment d'activitats on, de manera interna, funcioni el pla d'ordenament urbà pròpiament dit.

El nou aspecte de la gestió urbana: l'aparició dels nous operadors

L'arribada dels operadors privats és un fenomen general a França. A través del temps els pobles —que representaven molts papers, però de tot una mica— s'han convertit en prestadors dels serveis més diversos, mentre que el sistema d'organització (que marca les obligacions del dret administratiu) i una fiscalitat local arcaica, no li asseguren els mitjans de gestió que li serien necessaris. Els béns financers que estan en joc fan d'ella una aposta temptadora per a les grans societats especialitzades, a un cert professionalisme. Proposen, doncs, els seus serveis, per exemple, no fabricar més un producte senzill (del tipus d'edificis) però sí restituir un servei difícil per satisfer l'habitant/contribuent/elector, i per què no un barri sencer, de la seva concepció a la seva realització (passant, és clar, pel finançament) àdhuc la seva gestió i això encara més perquè el mercat està creixent.

Ara bé, Toulouse els interessa! Durant molt de temps la població ha estat integrada en els circuits financers clàssics. Era

necessari finançar l'activitat econòmica i la immobiliària, però avui ha canviat l'escala de valors; els inversors han entès que l'activitat econòmica era positiva i les necessitats de finançament d'infraestructura són importants. El metro, quasi tot subterrani, constitueix un gran projecte financer per a una població ... que encara és relativament petita. Però és necessari també construir llocs d'estacionament per evitar l'asfíxia, posar cables en els diferents barris, millorar la distribució de l'aigua i assegurar el tractament de les aigües residuals, etc. Aquestes inversions indispensables (el metro costarà 3 300 milions de francs), ja no és corresponent amb les capacitats de mobilització financera de la ciutat, àdhuc de l'aglomeració. La porta està, doncs, oberta als inversors privats però aquests no es contenten amb intervenir en aquest nou camp, proposen altres projectes, particularment en prestació de serveis ... És així que la remodelació de la vella caserna Compans, en el centre mateix, és objecte de conveni amb el principal promotor del barri de la Défense a Paris (Sari), el qual intervé en massa en els parcs d'atraccions, i que ha dotat a la població de places hoteleres que li permeten acollir, en principi, manifestacions importants.

“La planificació, és a dir, treballar en coherència, no pot operar-se com abans, entre protagonistes públics; és necessari tenir en compte l'arribada dels nous operadors, que defensen interessos fermes, i als que es bateja com “socis” —una mica massa depressa— i que és necessari negociar amb ells. Això sembla més difícil ja que els poders locals estan més dividits que mai, i la suma de projectes municipals —cada poble negocia pel seu compte amb un inventor especial— fa petar la lògica de la planificació anterior”.

Les competències locals fan difícil l'elaboració/realització d'un projecte urbà

Hi ha hagut mai un veritable projecte de conjunt? Sens dubte que no —que es tracta d'un projecte que relaciona les diverses semblances sectorials del desenvolupament, socials, tècniques urbanístiques o polítiques municipals— sinó al contrari la juxtaposició d'ambicions rivals.

El municipi centre que va tenir la iniciativa a començaments dels anys seixanta, i que per raons de gestió interna desitjava que no emigressin els seus contribuents (habitants i empreses), havia proposat un projecte ambiciós —la realització d'una veritable doble, la ciutat nova de Le Mirail, dis-

senyada segons les normes més modernes de l'època (dissociació de la circulació viariant cotxe/circulació dirigida per la xarxa viària primària a l'exterior de la xarxa urbanitzada/galeries tècniques/conjunt complet d'equipaments amb un centre “regional” que encapçala els centres més pròxims de cada barri/molts espais verds/apartaments molt estudiats/aproximar treball-residència), que hauria comptat amb 100 000 habitants, seguint les directrius de G. Candilis —que no s'ha pogut portar a terme i que ha hagut d'enfrontar-se a la competència dels pobles veïns que havien negociat, el context essent positiu per desenvolupar-se segons la seva pròpia lògica, com aquella dels promotors privats que proposaven altres productes. Encara que és lluny de significar el marc d'una nova societat, l'operació ha fracassat ràpidament, ha estat reorientada i els dos primers barris reuneixen avui la població més pobre, marginal i desemparada, i que és objecte d'assistència social. De tota manera l'operació segueix gràcies a la important reserva territorial que havia estat designada (800 hectàrees en total), s'unirà al centre de la ciutat pel metro, i servirà per acollir activitats ...

Cap projecte d'aquesta classe o amplitud s'ha fet després, exceptuant el metro que s'està realitzant: però àdhuc si és promocionat per l'única institució que té competència sobre la població, el trajecte imaginat als anys setanta —dues línies que es creuen—, quedarà limitat a la ciutat de Toulouse, mentre que els pols de desenvolupament que es perfilen clarament són al nord-oest (a prop de l'aeroport) i al sud-est (a prop del pol científic). Una configuració en triangle que reunís els tres cims, no hauria estat en una òptica d'aglomeració i una estratègia de creixement més indicades?

El traçat que no s'ha fet, més enllà de justificacions tècniques, manifesta, de fet, el pes decisiu i l'opció de la ciutat centre que, disposant d'un gran espai, després d'anys de letàrgia, ha intentat reurbanitzar-se.

D'una part, el municipi intervé massivament en el seu centre que es reforça amb la instal·lació de dos pols d'activitats terciàries que estaran, el primer a la cruïlla del principi de la línia de metro, l'obertura de la qual es preveu el 1993, i de l'estació dels ferrocarrils, constituint així un centre d'intercanvis importants (barri Marengo), i el segon es construirà sobre les antigues casernes que unien l'antic recinte, per comunicar-se amb la segona línia (Compans Caffarelli). D'altra banda, molt tard en

relació a les altres ciutats, s'ha establert un gran sector protegit, on les noves construccions estan severament reglamentades (220 hectàrees): s'han construït aparcaments, es preveu una zona per a vianants en alguns carrers secundaris, i també cuidar les aparences. Es tracta d'una acumulació d'accions de diferent naturalesa, que acaparen i acompanyen la intervenció dels operadors privats: seran suficients per tornar a donar vida a la ciutat, d'aspecte agradable però que s'ofega?

Malgrat el pròxim acabament de la xarxa de carreteres de circumval·lació i les obres de la primera línia de metro, les estructures de la xarxa viària són heretades d'un passat no massa llunyà; la trombosi, en el centre de la gran malla que defineix aquesta xarxa, té sort de durar: esperar la reacció espontània, fer la remodelació que no disposa de massa temps i continuar escampant la població, és tot això que l'organització ha de preveure des d'ara. I se n'està lluny, encara.

D'altra banda, a part d'aquesta acció de reconquesta dels barris centrals, la construcció continua, sense altra norma que les oportunitats financeres i el funcionament del mercat. Les ambicions urbanes semblen limitar-se a operacions petites. Un augment de la densitat dels antics barris on els petits immobles, operació darrera operació, substitueixen les antigues vivendes, s'efectua de manera aleatòria segons la liberalització dels terrenys i amb molts conflictes amb els veïns, que es preocupen de la forma —a nivell de detall arquitectònic— mentre que els problemes del conjunt urbanístic no semblen exposar-se; com rebre els nous tolosins? Quins? On?

La recerca de moviments arquitectònics (a propòsit del Palau de Congressos del barri Compans, i de la forma que es donarà a la reestructuració Marengo, a la realització de la seu del govern de la regió o del departament) acompanya aquest conjunt de decisions. Els responsables busquen protagonisme per cultivar la seva imatge, confiant la realització a una estrella de l'arquitectura; això no forma part d'una política a nivell de ciutat internacional que desitja edificar-se, al contrari del que es pot observar a Montpel·lier. A part d'això, la tímida proposta de treballar en urbanisme a nivell de contracte ciutat-Estat que s'està discutint no s'ha aturat ...

Sembla, difícil, doncs, veure un projecte, en aquest conjunt. Construir la ciutat no es limita a recuperar (més a nivell d'arquitectura que social) els barris que concentren la

població en dificultats. De fet, no es tracta més que de la recuperació dels retards al caprici de les oportunitats?

Pel que fa als altres pobles, no es contenten en ser dormitoris, i busquen tots els recursos fiscals per tenir parcs d'activitats (que acullen les empreses que abandonen el centre). D'altra banda, els més importants han plantejat dotar-se d'ambiciosos equipaments, per exemple, sales d'espectacles ben equipades, rebent grups professionals (Odysud, Blagnac; Altigone, Saint Orens) àdhuc els centres del Congrès (Blagnac i aviat Labège). Totes són gestionades per homes de negocis; hi deixen fer tot el que és possible: zones d'activitats, parcs d'atraccions, golfs, etc. Es mouen cadascuna pel seu compte, disperses.

De manera que les polítiques municipals estan sempre competint: "les oposicions entre els municipis no poden entendre's sols segons l'esquema del centre vers la perifèria, o segons les rivalitats polítiques ja conegudes; són globals i encara que tributàries de la mateixa dinàmica de creixement, que tira el conjunt, no saben coordinar-se i l'oposició no pot més que enfortir-se".

Les dificultats d'organització a nivell global

En aquestes condicions, és delicat reglamentar els problemes que es plantegen a nivell supramunicipal; es tracta de problemes socials, o de problemes tècnics i de conflictes intermunicipals que no acaben mai de resorgir.

Les desigualtats existents en la repartició de recursos són sorprenents: els recursos dels municipis depenen en gran manera dels impostos pagats per les empreses; algunes, en eixos de circulació, acullen zones d'activitat, comercials i industrials (Portet, Blagnac) i estan, doncs, molt contents; la majoria, a vegades pel fet d'estar allunyats del feble centre d'activitats, són menys envejables. Els seus habitants creen riquesa ... en el poble veí però no se n'aprofiten. Hi ha la notable excepció d'un grup de sis pobles en el quadrant sud-est que gestionen la zona d'activitats de Labège Innopole, però aquestes oportunitats no es comparteixen. Els conflictes d'interessos i les dificultats per col·laborar entre aquests col·lectius no fan més que endurir-se.

Els desheretats, beneficiant-se alguna vegada de les polítiques d'assistència, no troben on allotjar-se, àdhuc són objecte d'exclusió (nòmades). Practicar una política d'assentament dels grups socials (en realitat intentar que la gent que ha marxat

torni) implica tornar a allotjar en un altre lloc aquells que considerats com a població perillosa. Pocs pobles estan disposats a acollir-los? Encara que la solidaritat hagi de ser del conjunt de la societat, els pobles que tenen recursos molt desiguals no se senten responsables obligatòriament d'allotjar aquests grups socials, i la seva política urbanística (forma part de la competència) participa sovint, encara que de manera indirecta, a excloure'ls.

El tractament de les aigües residuals o preservar el medi ambient no és fàcil de negociar: cap poble no accepta l'abocador en el seu territori, i fins i tot quan s'ha concedit l'autorització, els habitants no l'accepten; hi ha conflictes particularment a la perifèria oest. No obstant, 640 000 habitants, i també els industrials, produeixen molts residus, que, siguin inactius o perillosos, ningú no sap on deixar-los!

Però els diferents municipis sí saben quins són els grups socials que refusen, quina és l'ocupació del seu territori que no volen; en canvi, tots volen acollir centres comercials al voltant dels hipermercats, generadors de recursos fiscals, o de grans equipaments pensats per a les aglomeracions, com els instituts, grans equipaments esportius o sales de concerts de rock. També, les rivalitats segueixen essent fortes.

No ha de sorprendre que tots els pobles del centre de l'aglomeració no sàpiguen unir els mitjans i associar-se amb els caps de les empreses agrupades entorn a la Chambre de Commerce et d'Industrie, per portar una política d'imatge comuna i una estratègia de recerca d'inversors estrangers. Alguns d'ells —com Portet, al sud de la ciutat, que no té més de 7 000 habitants però acull un gran centre comercial i disposa de recursos més que acceptables— està obligat a no participar en la creació d'un sindicat "Technopole de l'Agglomération Toulousaine".

L'inici d'un organisme polinuclear?

Les estratègies municipals conjuntes, les rivalitats dels polítics elegits, fan difícil un acord del conjunt de la ciutat; no obstant, sembla poder trobar-se una connexió en els sectors geogràfics circumscrits.

El projecte més avançat és el del sud-est, on tenen l'experiència i l'èxit exemplar de SICOVAL¹⁹, que ha organitzat la zona

Nota:

19. SICOVAL (Syndicat Intercommunal des Côteaux de la Vallée de l'Hers).

d'activitats de Labège Innopole (100 000 llocs de treball, creats des del 1983) i que continua el desenvolupament i comparteix els recursos procedents de la taxa professional. Els responsables han obtingut l'adhesió de 28 municipis suplementaris, alguns dels quals, fora del perímetre habitual de l'aglomeració, fan preveure un pla d'ordenació a nivell de la vall, prefigurant així una ciutat nova, segons models molt diferents (acord entre municipis) d'aquells que han estat utilitzats per tot França (projecte impositat als municipis per l'Estat). El seu objectiu és acollir en les millors condicions possibles els habitants que treballen en el pol d'activitat, l'expansió del qual continua.

Els municipis de nord-oest (Blagnac, Colomiers), que agrupen 50 000 habitants, desenvolupats a prop de l'aeroport, que des de fa trenta anys utilitzen models i estils d'intervenció diferents, han buscat dominar la seva urbanització i col·laboren cada vegada amb més regularitat.

El sector sud-oest, tot al llarg de la carretera d'Espanya i dels Pirineus, segueix solitari el seu creixement comercial (hipermercats, plataformes de comerç a l'engròs).

El nord, on es podria implantar una plataforma de transport multimodal –l'Eurocentre– que unís les autopistes fins a Bordeaux i París i també la línia de ferrocarril, està molt desorganitzat en el pla de l'organització urbana.

Com regular el funcionament de l'aglomeració en el seu conjunt?

Aquesta regulació en un organisme sense direcció política està lluny de triomfar exclusivament amb un esforç de planificació urbana: s'ha fet fins ara amb la tècnica (negociació entre diferents tècnics), i cada vegada més pel mercat. L'acció dels diferents protagonistes –públics i privats– ha portat, doncs, a modelar aquest organisme i a donar-li un funcionament i una imatge que no defensa el que els plans d'urbanisme havien pogut projectar, els quals estan per revisar.

No obstant, si es perfila una coherència parcial en certs sectors, les temptatives de coordinació global de polítiques urbanes a nivell interministerial són més difícils. El

Projecte Director d'Urbanisme (SDAU), que s'imposa a 63 municipis, i la realització del qual és obligatòria, podria ser-ne un instrument. S'han necessitat tretze anys –del 1969 al 1982– per publicar-lo ... mentre que els estudis projectats no han fet aparèixer més que postures insalvables. Es tractava d'un projecte de xarxa viària localitzat, fora d'una excepció (a la zona sud), a prop del gran municipi de Toulouse (11 400 hectàrees), i d'alguns grans equipaments (per exemple, hospitals). Els 62 municipis exteriors havien acceptat un projecte que no era el seu. Exceptuant alguns municipis que voregen la ciutat-centre, ja engrandits, tractats molt sovint amb falta d'intervenció –una mica per la moda d'exclusió–, tenien per funció, entre d'altres, acollir un hàbitat poc dens, la qual cosa s'ha portat a terme, més enllà dels límits del document ... per exemple, acollir zones verdes (amb una protecció reglamentària d'aplicació estricta) en nom de la defensa del medi ambient, si bé són poques activitats, per manca de recursos.

No ha estat mai un document administratiu, ja que està superat després de la seva aprovació, i per culpa de les oposicions entre els interessats, la seva revisió serà llarga.

Existeixen altres instruments: per exemple, la distribució, a nivell departamental, de crèdits, que permeten la construcció d'habitatges protegits i que no han tingut mai ocasió de repartir-los entre les diverses constructores, però rarament s'ha utilitzat això amb un objectiu social concret i encara menys amb una política reflexiva d'ordenació urbana.

L'Estat, que no ha intervingut gaire en l'aglomeració de Toulouse, com ha pogut fer en altres llocs, va decidir el 1982, amb ganes de modernitzar-se, delegar competències als col·lectius locals. Avui proposa a aquests, davant la comprovació de bloqueig, de fer un contracte, aportant els diners si els municipis accepten de tenir en compte dins de l'aglomeració els seus propis objectius de solidaritat entre els grups socials.

Però el contracte d'aglomeració, igual que el Projecte Director d'Urbanisme, no avancen depressa: aquestes dues eines de regulació topen amb els conflictes de poder

entre els principals protagonistes en accions a portar a terme; s'intercepten per problemes de "perímetres". Serà necessari, sens dubte, mirar de negociar separatament el que hi ha en el "nucli fort" i el ressorgiment de la gran Toulouse en procés de constitució, pràcticament el nord de la Haute Garonne.

No obstant, són indispensables l'aplicació d'una política coherent i la definició d'objectius clars, tant en política social (objectiu de l'Estat) com en estratègia de desenvolupament d'una *ciutat europea*. Des d'aquesta òptica hi ha sempre grans coses a fer, particularment en xarxes de comunicació (teleport, tren de gran velocitat, per comunicar Toulouse d'ara fins a fi de segle) i això no deixarà de tenir efectes en l'estructuració de l'espai, importants equipaments que el projecte urbanístic de l'anterior període no havia previst. Si l'Estat, en la part que li toca, prengués la direcció, nomenés un funcionari especialitzat, encarregat de dirigir tots els dossiers de l'aglomeració, sols faltaria posar d'acord els diferents pobles en aquestes qüestions importants!

Si això no passa, un retard seria aprofitat per les ciutats de nivell comparable (tipus Lyon) per dotar-se d'estratègies per col·locar equipaments que ambicionen: *tolosins feu un esforç més per obtenir un projecte col·lectiu!*

A les portes del segle XXI, Toulouse és, i pot ser, una "ciutat internacional", però "per competir amb els grans" l'esforç haurà de ser molt fort; les dinàmiques particulars es manifestaran en altres llocs, en les ciutats i regions urbanes competents.

Si l'economia local és forta en tècnica i en especialització, no té el monopoli dels nous productes i no és més que una peça en les estratègies mundials dels grans centres de decisió.

En el marc del gran mercat europeu que es perfila, els tolosins hauran d'aprendre a fer abstracció de les seves petites querelles.

Data de recepció de l'original: 12.90

Michel Idrac
Professor de Geografia
CIEU
Universitat de Toulouse-Le Mirail