SERVICE EDUCATIF DES ARCHIVES MUNICIPALES DE TOULOUSE

Dossier proposé par Brigitte BERTHEMET et Josiane SEGUELA

VILLE ET EDD

« Les transports dans la ville »

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

- **Niveau scolaire choisi : *collège***
- **Programme concerné : *histoire, géographie***
- **Thème choisi : *Ville et EDD, les transports en commun à Toulouse***
- **Problématique définie : *« En quoi l'évolution des modes de transports en commun à Toulouse peut-elle être analysée a posteriori dans une démarche d'EDD? »***

Sommaire de la présentation

- Lien avec l'EDD
- Points du programme à traiter et mise en cohérence avec le socle
- Historique des transports en commun à Toulouse
- Documents
- Activités élèves
- Correction des activités

LIEN AVEC L'EDD

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Composante économique : *répondre au phénomène de la métropolisation, de l'expansion urbaine, de l'implantation industrielle, du coût des transports, de la hausse des prix du carburant…*
Permettre une meilleure connexion entre de nombreux points stratégiques de la ville ou de l'agglomération, tant industriels que commerciaux.

Environnementale: *volonté de réduire la pollution dans la ville (de l'air, mais aussi sonore, visuelle…), d'aménager l'espace, de le rendre plus attractif (ex: piétonnisation de certaines rues)*

Sociale et culturelle : *le métro est un* vecteur de démocratisation culturelle : chaque station accueille une œuvre d'art, il permet aussi la mise en relation des différents pôles culturels de la ville (musées, cinémas, théâtres, bibliothèques, médiathèque). Faire évoluer les transports dans une démarche d'EDD, c'est libérer de l'espace urbain afin de le rendre plus attrayant, c'est générer un espace où chaque *citoyen peut désormais trouver sa place et se sentir bien, ce qui est un facteur d'égalité entre tous et générateur de pacification sociale. C'est aussi permettre un désenclavement des quartiers tout en favorisant la mixité sociale et donc culturelle, expression de la citoyenneté (ex: les assises de la mobilité mai/juin 2008)*

Points du programme à traiter
et
mise en cohérence avec le socle

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Niveau de classe	Point du programme concerné	Mise en cohérence avec le socle
Sixième	**En géographie :** **« des paysages urbains, une métropole d'Europe »**	**Thème d'étude qui 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 »** **« Identifier et 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 »**

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Niveau de classe	Point du programme concerné	Mise en cohérence avec le socle
Quatrième	**En histoire :** **L'âge industriel**

Historique des Transports en Commun à Toulouse

De l'hippomobile au métro : historique des transports toulousains

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

En effet, l'arrivée du chemin de fer en 1856 et les travaux d'urbanisation de la seconde moitié du XIXème siècle ont intensifié les flux. Il est par conséquent nécessaire d'établir des relations rapides entre la gare et le centre-ville.

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

En 1863 sont mises en service à Toulouse les premières lignes de tramways à traction animale, les **hippomobiles**.

Les **voitures de place ou fiacres**, qui apparaissent dès le XVIIIe, sont plutôt destinées à une population plus fortunée.

23Fi46

48Fi55

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

C’est Eugène Pons qui sera 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 et ce jusqu’à sa mort en 1920.

C ’est pendant cette période que sera ouverte, en **1906,** la première ligne de **tramway électrique**.

L’implantation d’un réseau de tramways électrifiés dans la ville ne sera pas sans conséquences sur l’aménagement de la voirie, puisqu’il va requérir des travaux d’envergure :
installation des rails et électrification.

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

En **1906,** la première ligne de **tramway électrique** est ouverte, à l'initiative de **Firmin Pons**.

9Fi5

9Fi1921

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

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

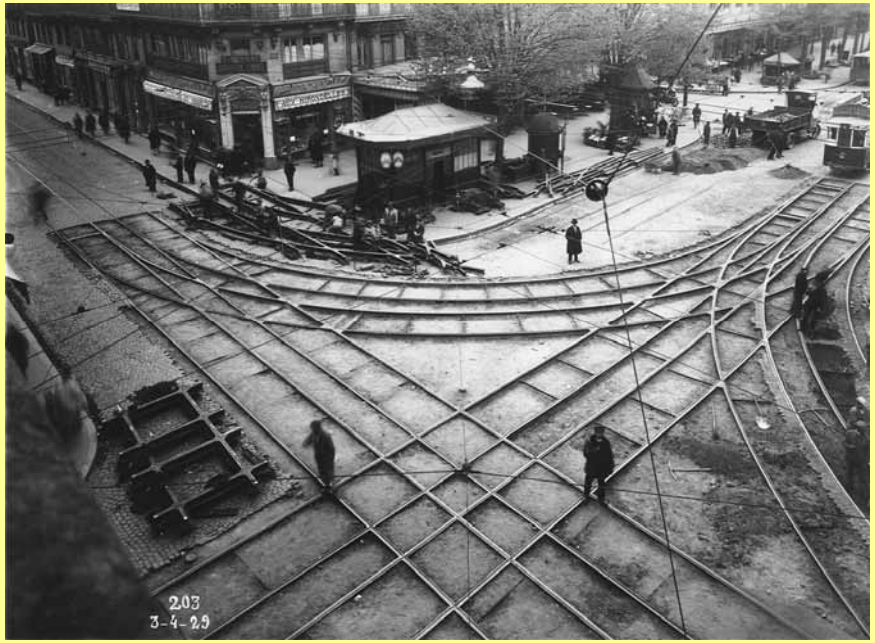
9Fi466

9Fi3356

23Fi4

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

L'implantation du
réseau de tramway
a nécessité des travaux
d'envergure sur la voirie :
pose de **rails** et **électrification**



2Fi786

2Fi793

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

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.

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 en effet le choix de ce transport individuel.

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

En **1926** la STCRT inaugure les **premiers autobus**.
Ils côtoieront jusqu'en 1957 les tramways électriques.

9Fi3048

9Fi5271

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

La période **1957-1973** a surtout été marquée par **l'urbanisation très rapide de la périphérie**, dont le projet du Mirail, entraînant de fait une densification extrême des flux centre-périphérie.

Ce sont les **années noires du réseau des transports en commun**, tous les facteurs durant cette période jouant 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, et 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 toutefois supprimer ou même réduire les attentes des usagers de plus en plus excédés et donc **de plus en plus nombreux à utiliser leur voiture**.

Désormais, **l'autobus est 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.

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Circulation automobile et densification des **réseaux de bus** entraînent un **engorgement croissant** du centre ville dès les années cinquante.

15Fi2547-3

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

Capitole info 1978-n20

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

En **1972** la STCRT cède ses prérogatives au **SMTC**, Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine, qui devient désormais responsable de leur organisation et de leur financement, puis 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 alors lancé afin de tenter de résoudre les difficultés.L'une des réponses apportées sera la création de couloirs de bus afin de rendre prioritaire leurs déplacements. 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 des transports en commun**, combinant le réseau d'autobus à un réseau de transport en commun **en site propre**, le TCSP, qui formerait l'ossature du système: c'est en 1980 que la décision de principe est prise.

Restait à déterminer le mode de transport choisi : tramway ou VAL ? Après un vif débat, la décision du choix du VAL est retenue en juillet 1985.

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Les travaux de construction de la **ligne A** sont engagés en 1989 et la ligne ouvre 5 ans plus tard, **en juin 1993**. Une profonde restructuration du réseau de bus est effectuée dans un même temps.

En 1997 est décidée **l'extension de la ligne A** (par l'ajout de trois nouvelles stations) mais aussi le principe de la construction de la ligne B. Les travaux commencent en 2001 et l'inauguration est faite **fin 2003**. Actuellement, la **ligne A** comporte 18 stations réparties sur un parcours de 12,5 km et relie désormais Balma-Gramont à Basso-Cambo, en passant par des points nodaux tels la gare SNCF Toulouse Matabiau, le Capitole, l'UTM…

La **ligne B** comporte 20 stations réparties sur un parcours de 15km et relie Borderouge à Ramonville..
Elle a été mise en service en **juin 2007**

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

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

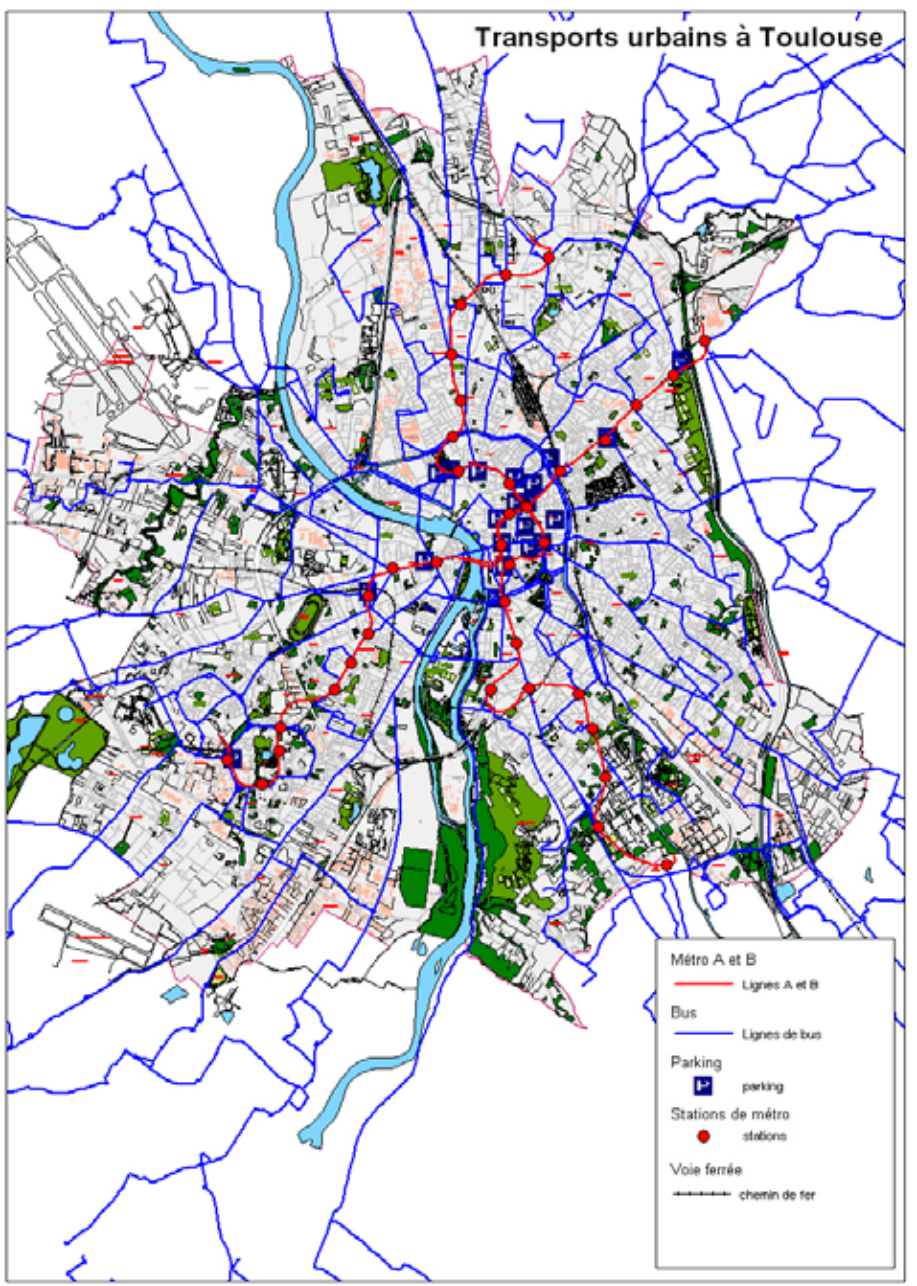
9Fi3712

VAL et bus en site propre :
une nouvelle approche des transports urbains

Métro RTN 04.20.01-32

Capitole info 2007-n171-p17

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE



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

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

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

DOCUMENTS

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Document n°1

Entrée de l'Hôtel Dieu, tramway hippomobile
1887
Photographie noir et blanc
A.M.T., 23 Fi 46

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Document n°2

Tramway électrique et fiacres place Lafayette
c. 1900
Photographie noir et blanc
A.M.T., 9 Fi 466

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Document n°3

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

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Document n°4

« En tram électrique »
Dans *La Dépêche* du 9 mai 1906

A.M.T., PRE n.c.

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 sous; 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.

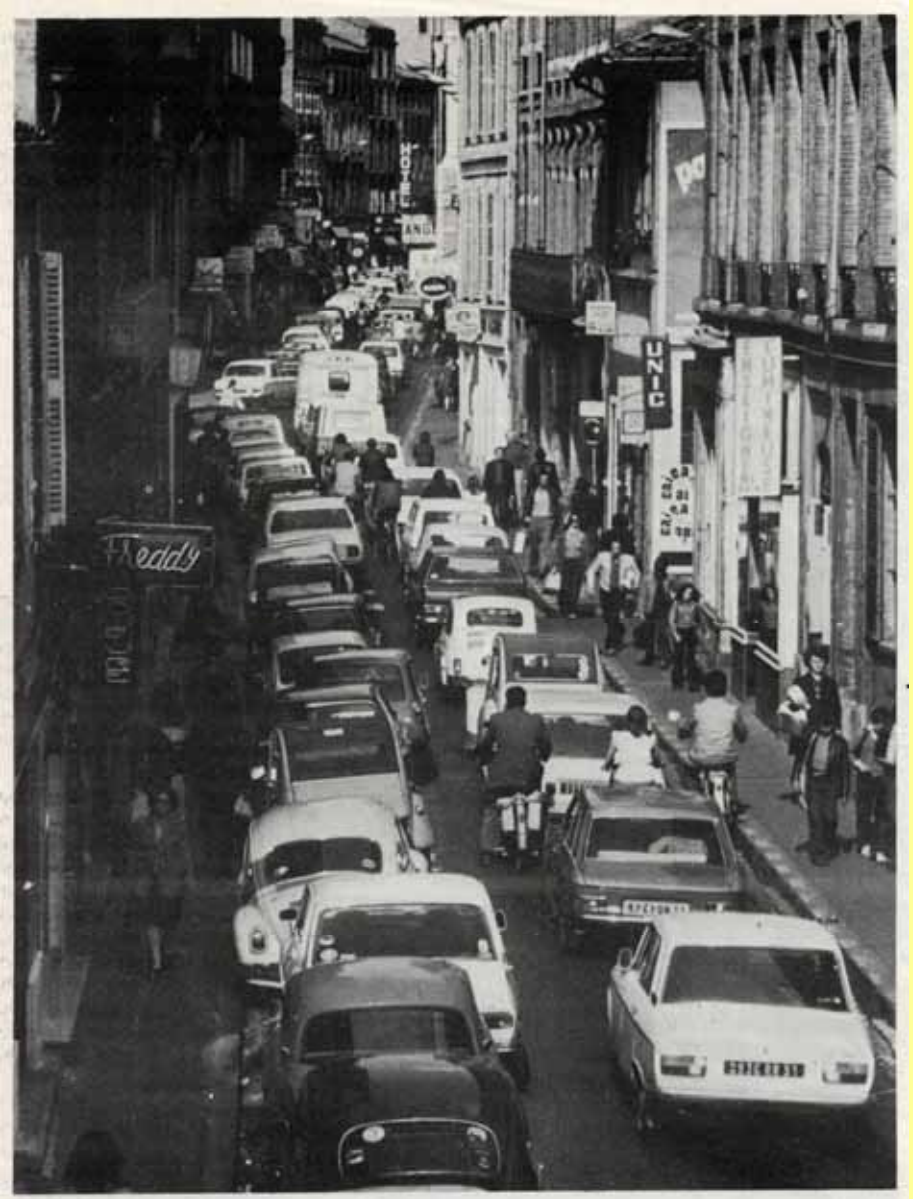
On a dû, dans la soirée, ajouter aux cars moteurs un certain nombre de « buffalos » pour véhiculer tous les voyageurs. Que sera-ce dimanche ?

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

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Document n°5

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



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

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Rue St-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'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 3e 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 3e 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).

Document n°6

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

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Document n°7

Sur la voie du développement durable
Dans *Capitole Informations*, 2003, p.13

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. ■

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 évolués. 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.

Document n°8

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

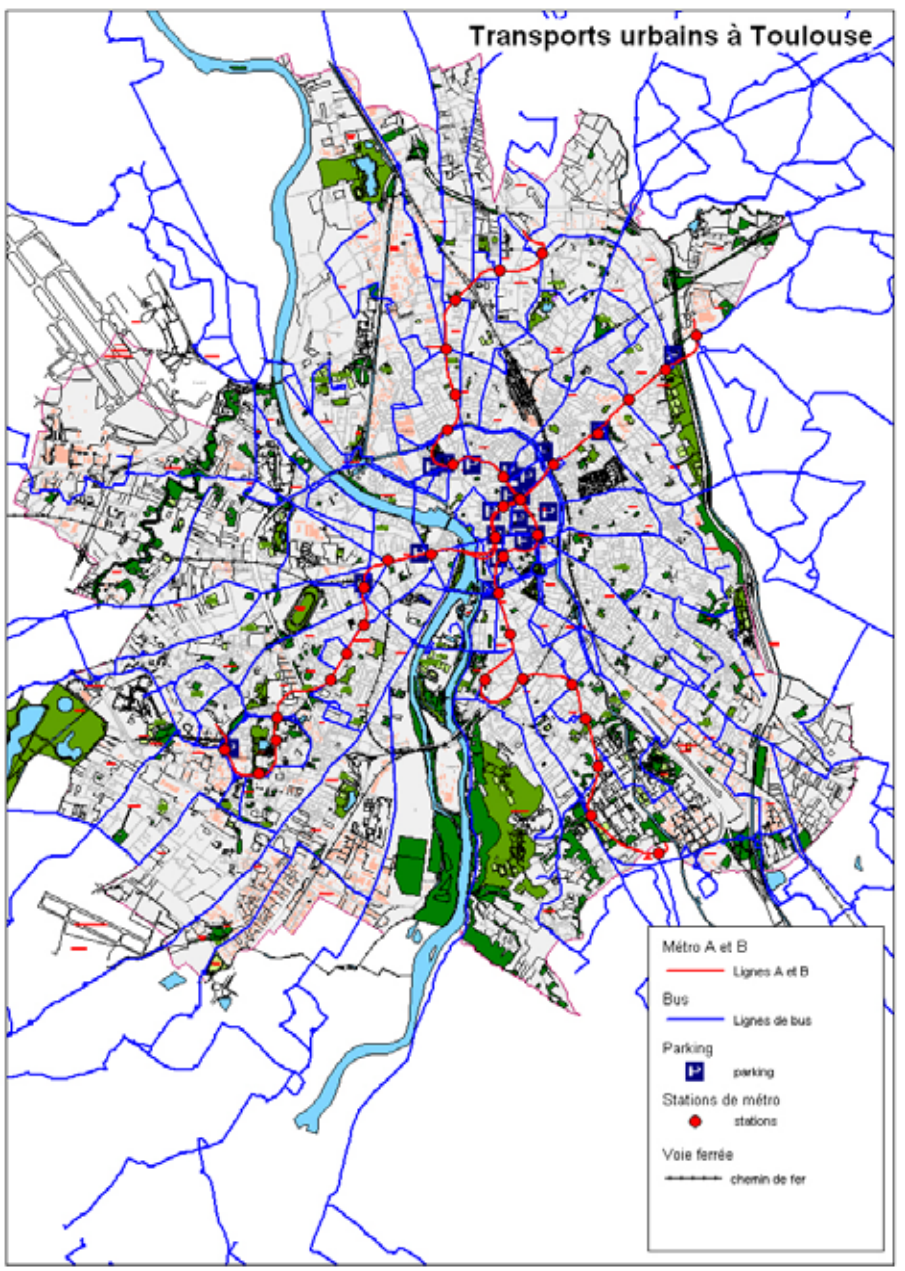
Dans *Capitole Informations*, décembre 2007, janvier 2008 p. 19

A.M.T., Rev. 48

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Document n°9
Lignes et stations de métro, de bus, parcs de stationnement à Toulouse
Plan
Laure Moreau, mai 2008

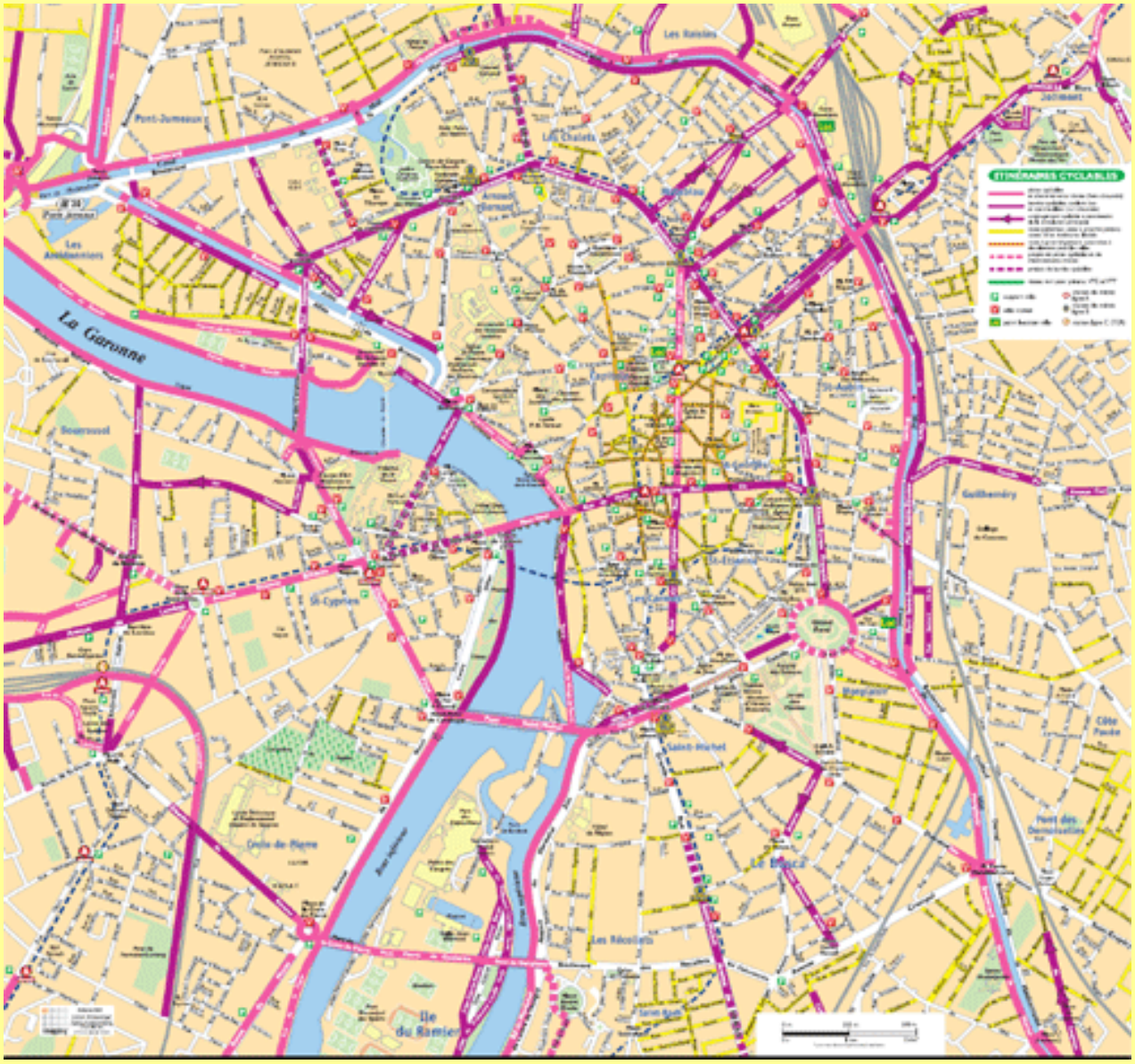
A.M.T.



VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Document n°10

Plan des pistes cyclables toulousaines, 2008
Site internet, mairie de Toulouse
www.mairie-toulouse.fr



ACTIVITES ELEVES

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

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

Document n°1

Quel mode de transport desservant la ville et les faubourgs utilisent les Toulousains au milieu du 19e siècle ? D'après toi, quels sont ses inconvénients ?

- ☐ La locomotive
- ☐ Le tramway hippomobile (à cheval)
- ☐ Le minibus

Documents n°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 XXe siècle ? Justifie ta réponse en relevant des indices dans le document.

……

Document n°3

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

……

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Document n°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, ainsi que l'augmentation de la fréquentation de ces nouveaux modes de transports.

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

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Document n°5

Qu'est ce qui montre, après la seconde guerre mondiale, un changement dans les modes de déplacements ? Quelles en sont les conséquences ?

……

……

Document n°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 ?

……

……

……

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

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.

Domaines d'application	Mesures mises en oeuvre
Le réseau	
L'offre	
Le confort	
La politique sociale	
<u>Conséquences :</u>	

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Document n°7

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

……

……

……

Document n°8

Quels éléments montrent aujourd'hui que la politique de la Ville vise à encourager les modes de déplacements « doux ». A quelle condition sont-ils possibles ?

……

……

……

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Activité de synthèse

En t'aidant des réponses aux questions, et d'après l'observation des **documents n°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, dans le domaine social, environnemental et démocratique.**

Domaine social	Domaine environnemental	Domaine démocratique

ACTIVITES ELEVES

Corrections

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

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

Document n°1

Quel mode de transport desservant la ville et les faubourgs utilisent les Toulousains au milieu du 19e siècle ? D'après toi, quels sont ses inconvénients ?

- ☐ La locomotive
- **X** Le tramway hippomobile (à cheval)
- ☐ Le minibus

Ses inconvénients sont liés au manque d'hygiène, aux nuisances sonores et à l'inconfort.

Documents n°2

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

- ☐ La diligence
- **X** Le fiacre

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

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

Document n°3

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

La pose de rails.

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Document n°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, ainsi que l'augmentation de la fréquentation de ces nouveaux modes de transports.

Émerveillement face aux progrès techniques	**Augmentation de la fréquentation**
« Les gens s'arrêtaient sur les trottoirs pour voir filer ce matériel flambant neuf. » « Regardaient avec de grands yeux. » « 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, etc »	« Les plus lestes seuls se casaient sans trop attendre. » « On a dû, dans la soirée, ajouter aux cars moteurs un certain nombre de « buffalos » pour véhiculer tous les voyageurs. »

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Document n°5

Qu'est ce qui montre, après la seconde guerre mondiale, un changement dans les modes de déplacements ? Quelles en sont les conséquences ?

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

Document n°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 ?

L'objectif environnemental poursuivi par la Municipalité, consiste à décongestionner le centre urbain pour éviter son asphyxie, ainsi que la dégradation d'une certaine 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.

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

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.

Domaines d'application	Mesures mises en oeuvre
Le réseau	Création de trois nouvelles lignes.
L'offre	Amélioration des fréquences (notamment dans les quartiers périphériques) ; Amélioration des itinéraires et dessertes de nouveaux quartiers.
Le confort	Création de « L'autobus en self service » modifiant ainsi 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.

<u>Conséquences :</u>

Taux de satisfaction du public très élevé : 91,5%, regain d'intérêt pour les transports en commun et renouvellement de la clientèle (7 à 8% d'augmentation sur les lignes promotionnelles).

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Document n°7

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

Le métro. Il permet :

- Un accès rapide au centre ville
- La réduction du nombre de bus
- La diminution de l'usage de l'automobile
- De ne pas polluer

Document n°8

Quels éléments montrent aujourd'hui que la politique de la Ville vise à encourager les modes de déplacements « doux ». A quelle condition sont-ils possibles ?

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

VILLE ET EDD : LES TRANSPORTS EN COMMUN A TOULOUSE

Activité de synthèse

En t'aidant des réponses aux questions, et d'après l'observation des **documents n°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, dans le domaine social, environnemental et démocratique.**

Domaine social	Domaine environnemental	Domaine démocratique
Actions sociales en faveur des personnes âgées.	Mettre en valeur un cadre de vie de qualité pour tous : Le passage du tramway hippomobile au tramway électrique de par la disparition des animaux a diminué les nuisances sonores, a 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 de son réseau et une multiplication de l'offre permettant ainsi de réduire la pollution liée au « Tout automobile ». La création du métro avec l'extension de ses lignes et les parcs de stationnements 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. De plus, le Val n'entraîne aucune pollution. Aujourd'hui, la Municipalité s'engage résolument sur la voie du développement durable en promouvant, parallèlement au métro et au bus, le vélo en ville, favorisé par le développement du réseau cyclable associé à la création de nombreuses stations de vélos dans plusieurs secteurs de la ville.	Participation active du citoyen : modification des comportements.