

Blagnac, questions d'histoire 54

Revue Semestrielle d'histoire locale - novembre 2017



Éclairage
sur les temps obscurs

p.1



À la découverte
de l'église St-Pierre

p.11



L'église Saint-Pierre de Blagnac

Trois Blagnacais
en Algérie *p.22*

L'alimentation
en eau potable *p.29*

Odyssud, 30 ans de
culture à Blagnac,
une révolution *p.39*

Un tramway
nommé T1 et T2 *p.43*

Un tramway nommé T1 et T2

par Annie Thomas - septembre 2017

Le retour du tramway à Blagnac, en novembre 2010, marque une renaissance près d'un demi-siècle après la fin de l'exploitation des tramways électriques et signe une nouvelle ère autour de la maîtrise de l'urbanisation et du développement durable. Grâce à leurs trajets, les lignes T1 et T2 font le lien entre Toulouse, le vieux centre et les nouveaux quartiers de Blagnac nés aux XX^e et XXI^e siècles. Les rames T1 traversent le Touch à un endroit probablement déjà utilisé par les Romains et empruntent la route de Grenade, fille du XVIII^e siècle.

Elles obliquent vers Beauzelle et Aéroconstellation par le nouveau quartier d'Andromède. Celles de la ligne T2 franchissent aussi le Touch et la voie rapide et se dirigent vers l'aéroport international. C'est une nouvelle et riche page de l'histoire des transports en commun de notre ville qui s'écrit sous nos yeux. Loin d'être dépassé, le tramway choisi comme à Toulouse par de nombreuses villes, recoud la ville, relie les hommes et les territoires et permet à chacun de circuler librement.

L'HISTOIRE NE SE RÉPÈTE PAS (MAIS PARFOIS ELLE BÉGAIE !)

Blagnac a déjà connu le tramway et même le train dont les lignes empruntaient une partie du trajet d'aujourd'hui. De 1903 à 1947, le petit train départemental relie Toulouse à Grenade et Cadours et s'arrête à la gare de Blagnac qui se trouve près de l'arrêt Servanty-Airbus, sur la route de Grenade. Le 12 avril 1914, venant d'Esquirol, c'est au tour du tramway électrique de passer le pont sur le Touch avant de se diriger vers le centre du village. Il s'agissait de la ligne 66. Ce tram a remplacé les omnibus à chevaux de la Compagnie des omnibus et tramways Firmin Pons qui depuis 1863 était le concessionnaire attitré de la ville de Toulouse. Une avenue du centre de Blagnac porte son nom là où se situait le terminus. En 1957, cette première aventure prend fin, terrassée par l'incapacité des pouvoirs publics de répondre aux besoins des usagers et par le vertige du « tout-voiture » qui a accompagné la croissance de Toulouse et de sa banlieue, toujours plus étalées et sans maîtrise de leur urbanisation. L'autobus remplace le tramway reprenant le même trajet et le même numéro mais sans la même qualité de service, prisonnier qu'il était d'un trafic routier en perpétuelle expansion.

QUAND LA VILLE COURT APRÈS SES TRANSPORTS

Depuis les années 1960, la croissance démographique et économique de Toulouse et de Blagnac est vertigineuse. En 1962, la population de Blagnac dépassait à peine 5 000 habitants. Aujourd'hui notre ville en compte plus de 23 000. Dans le même temps, dans la foulée de la réussite de l'aéroport, une industrie aéronautique s'est installée sur notre territoire. Le nombre d'emplois – plus de 36 000 – dépasse le nombre d'habitants ! Ce grand potentiel industriel et en particulier le choix d'Airbus de construire à Aéroconstellation le gros porteur A 380, ce bassin de vie et de travail avec ses équipements de haut niveau, et cet axe devenu essentiel de l'agglomération toulousaine, ont nécessité un projet urbain plus cohérent qui fasse sa place à une desserte adaptée et collective, en relation avec Toulouse.



LES INSTRUMENTS D'UNE NOUVELLE POLITIQUE DE TRANSPORT

Blagnac a mis du temps à organiser son territoire de manière volontaire. Il faut attendre le maire Jacques Puig qui en 1971 élabore un plan d'urbanisme et un plan d'occupation des sols (POS) ainsi que différentes ZAC (zone d'aménagement concertée) comme celle du Ritouret. Avec Bernard Keller, nouveau maire en 1995, c'est l'instrument de l'intercommunalité qui est renforcé. Blagnac Constellation est créée en 1996. Au-delà de Blagnac, elle comprend les communes d'Aussonne, de Beauzelle, de Cornebarrieu, de Mondonville et de Seilh. L'ensemble rejoint la communauté d'agglomération du grand Toulouse en 2001 permettant de penser les transports à cette échelle. Le débat sur la nécessité d'une autre politique des transports plus durable et avec des modes alternatifs s'impose peu à peu. L'État avait confié en 1971 aux collectivités locales volontaires des outils institutionnels le permettant. En 1973, le grand Toulouse, 53 communes et le Conseil Général, créent une structure intercommunale, le syndicat mixte des transports collectifs (SMTC). Le syndicat perçoit une taxe spécifique des entreprises ou des administrations de plus de 9 salariés situées sur son périmètre. Les outils organisationnels et financiers étaient disponibles et cette dynamique se poursuit de nos jours avec Toulouse Métropole qui voit le jour le 1er janvier 2015. La première ligne de métro est inaugurée en juin 1993. Elle est gérée par le SMTC qui adopte en 2002 la marque commerciale Tisséo.

LES LIGNES T1 ET T2 ET LE TRAMWAY CITADIS 302

La ligne T1 prend place dans notre univers en 2010 et relie le Palais de justice de Toulouse à Aéroconstellation. La ligne T2 rentre en service 5 ans après, en 2015, et va du Palais de justice à l'aéroport, avec un tronçon commun jusqu'à la station d'Ancely. Le tramway est connecté avec la ligne A du métro aux Arènes et à la ligne B au Palais de justice.



*La station
Place
Georges-Brassens
(Photothèque
Mairie Blagnac)*

*Le terminus
de la ligne T2
face à l'aéroport*

Le tramway Citadis 302 Toulouse d'Alstom équipe les deux lignes. Sa silhouette épurée qui rappelle un avion, sa technologie moderne, son confort, son silence marque désormais notre univers quotidien. Comme le dit le géographe Robert Marconis, ce réseau de transport qui permet de repenser la ville est à la fois un élément naturel de notre environnement mais aussi un élément culturel et le reflet du paysage urbain. Cette analyse est particulièrement vraie à Blagnac où le tramway renoue avec le passé mais permet aussi de se projeter dans la ville d'aujourd'hui avec le nouveau quartier d'Andromède ou celle de demain avec le prolongement de la ligne vers Aussonne pour l'implantation du nouveau parc des expositions de Toulouse Métropole.

*Le tramway
Place de
Catalogne -
Photothèque
Mairie Blagnac*



18 RAMES COMPOSENT LE PARC ACTUEL

Une rame peut transporter 212 personnes. Elle est composée de 5 éléments enchaînés symétriquement afin de pouvoir rouler dans les deux sens. Elle pèse près de 40 tonnes pour 32 mètres de long et 2,40 mètres de large. Lors de l'installation de la ligne un débat eut lieu sur l'alimentation électrique. Devait-elle se faire par le sol (APS) ou par caténaires ? Le choix s'est porté sur les caténaires, au détriment parfois de la préservation des sites historiques, des arbres le long de la voie et de l'environnement urbain.

Deux gicleurs graissent les boudins de roue pour faciliter la négociation des courbes et améliorer le confort acoustique. Le Tram semble glisser ainsi sur la ville, comme dans un travelling de cinéma, bien loin du bruit et des sons rythmés et obsédants des anciens tramways.

LES CHIFFRES DE FRÉQUENTATION

À l'occasion des débats de la commission nationale du débat public, fin 2016, sur l'opportunité de l'ouverture d'une troisième ligne de métro, des chiffres ont été communiqués sur la fréquentation des deux lignes. Au premier semestre 2016, elle s'élève pour la ligne T 1 à 27 000 validations par jour (lundi à vendredi) et pour la ligne T 2 à 11 000.

LES DIFFÉRENTES STATIONS SUR NOTRE TERRITOIRE

La première station de la ligne T 1 sur notre commune est Servanty-Airbus à l'emplacement même de l'ancienne gare. Guyenne-Berry et Pasteur-Mairie de

Blagnac desservent des quartiers d'habitation et le centre ancien. À la Place du Relais on quitte l'ancienne voie de la route de Grenade en direction, désormais, des nouveaux quartiers : Odysseus-Ritouret, Patinoire-Barradels et le Grand-Noble, autres ZAC emblématiques de la fin du XX^e siècle. Avec les stations Place Georges Brassens et Andromède-lycée, on rentre dans le XXI^e et dans un écoquartier construit autour d'une politique des transports douce et durable. Les deux stations suivantes sont sur le territoire de la commune de Beauzelle : Beauzelle-Aéroscopia et Aéroconstellation, le terminus actuel qui est aussi le centre de maintenance et de stockage des lignes.

Pour la ligne T2, les stations sont Nadot, après le franchissement de la voie rapide, et près des sièges sociaux d'Airbus et d'ATR, puis Daurat près de Rockwell Collins, et enfin, Aéroport, le terminus.

L'ART DANS LA VILLE GRÂCE AU TRAMWAY



▲ L'ADN du chien et du moustique de Richard Fauguet

► La Jambe de cheval de Daniel Coulet

▼ L'évitation de fauteuil de Philippe Ramette



Depuis le lancement de la première ligne de métro, il y a 24 ans, Tisséo a entrepris une politique novatrice en matière d'art contemporain en soutenant les artistes par une politique de commande publique. Cette politique a été poursuivie à l'occasion de l'ouverture des deux lignes de tramway. Aussi notre ville a la chance de compter sur quatre œuvres contemporaines installées sur le parcours des deux lignes. La première d'entre elles se trouve au carrefour Jean-Maga. Il s'agit de l'ADN du chien et du moustique de Richard Fauguet. Une œuvre étrange qui joue sur les différences d'échelle. Tout autre est la Jambe de cheval de Daniel Coulet au carrefour du Relais. Une œuvre monumentale, un repère visuel fort qui marque la ville. Sur la ligne T2, Raphaël Zarka présente les Prismatiques au rond-point Dewoitine, douze à seize éléments agencés de différentes manières dont le caractère géométrique et scientifique s'accordent à merveille avec les entreprises industrielles environnantes. Enfin à l'aéroport, Lévitacion de fauteuil de Philippe Ramette est une invitation au voyage, à s'échapper et à se dépasser.

UN POÈME POUR BLAGNAC D'OLIVIER KAEPPELIN

Dans l'ouvrage coordonné par Robert Marconis à l'occasion du retour du tramway dans l'agglomération toulousaine, Toulouse, Territoires du Tramway, l'écrivain Olivier Kaepelin se livre à l'exercice de « je me souviens » à propos du tram et livre un poème inspiré par notre ville :

*« Prendre le Tram
Pour Andromède
Et suivre
Fil d'Ariane
Puis Voie lactée
Jusqu'à l'entrée, jusqu'au nom
De Blagnac prononcé
Dans la lumière du soir très haut
Par Claude Nougaro ».*

En guise de conclusion et alors que les débats sur une possible troisième ligne de métro ou le choix d'une autre ligne de tramway sur notre territoire entrent dans une phase plus opérationnelle, il est souhaitable que les autres zones de la périphérie toulousaine puissent se nourrir des leçons de Blagnac. Le tramway est bien moins cher à financer que le métro et il permet d'articuler plus facilement urbanisation et politique de transport durable et connectée.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

- Robert MARCONIS (dir.), Toulouse. Territoires du Tramway. Quand les transports repensent l'agglomération, Éditions Privat, 2010, 141 p.
- Pour les œuvres d'art du métro et du tramway :
http://www.smtc-tisseo.fr/images/3595_Oeuvres_dart_planches_2016BD.pdf
- Pour les chiffres clés de Tisséo :
<http://www.smtc-tisseo.fr/index.php/accueil/le-smtc/les-chiffres-cles>
- Sur l'organisation de Tisséo
<https://fr.wikipedia.org/wiki/Tiss%C3%A9o>
- Pour en savoir plus sur « Les tramways électriques », lire Blagnac, Questions d'Histoire : revue n° 11 et sur le petit train, lire Blagnac, Questions d'Histoire, n° 13.