

« Peut-être aujourd'hui seulement avons-nous rompu ces liens, ayant simultanément rétréci et disloqué l'espace et instauré, pour la première fois dans l'histoire le mythe de la Vitesse, qui est celui de l'Espace dévoré par le Temps »

Paul ZUMTHOR
La mesure du Monde

MOBILITÉS ET FORMES URBAINES

Le temps, l'espace et le vitesse se combinent à travers l'histoire pour donner forme à la ville qui se densifie ou s'étale sur son territoire.

Si, depuis toujours, elle s'implante à la croisée des chemins d'eau et de terre, sa morphologie, sa densité, ses paysages suivent au plus juste les transformations des désirs d'habiter, de communiquer et d'échanger.

La ville dense du piéton, la ville linéaire de la voie ferrée, la ville diffuse de l'automobile et pourquoi pas demain, la ville partout et nulle part de l'internet balisant cette histoire organiquement confondue de la forme urbaine et du mouvement.

Nos vieilles représentations de la ville dite « européenne » explosent, pour offrir un mode d'occupation de l'espace et un paysage urbain que l'on ne sait plus très bien désigner : « périurbain » ?, « ville émergente » ?, « ville réseau » ?

La rapidité et la puissance des processus à l'œuvre, l'éparpillement des pouvoirs et les compétences sur la gestion des territoires désespèrent ceux qui rêvent encore d'une ville maîtrisée, « dessinée », suivant un ordre nourri de référents urbanistiques classiques.

Ces rencontres visent à répondre à cette première question : l'entrée par la mobilité urbaine et l'action volontariste dans ce domaine sont-elles porteuses d'un projet urbain plus cohérent, économe et confortable à vivre ?

MOBILITÉ ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les exigences du développement durable, de leur côté, contribuent à rénover les problématiques de la mobilité. En effet, le droit de chacun à la mobilité trouve sa limite au devoir de tous à ménager les ressources communes : les territoires, l'air, le sol, les paysages heureux, etc. Les effets attendus des émissions de gaz à effet de serre ne peuvent plus être ignorés. La solidarité écologique oblige à regarder en face ceux qui produisent le plus de pollution (les habitants des secteurs à faible densité) ne sont pas ceux qui en souffrent le plus (centre-ville, proximité des rocade). C'est la deuxième question à laquelle nous tenterons de répondre.

MOBILITÉ ET DÉBAT PUBLIC

Nous connaissons les limites des approches strictement techniques. La question de la mobilité se trouve au cœur des débats (si rares !) sur les projets urbains et les projets de territoire. Nous entendrons les messages de différents groupes sociaux, usagers et citoyens de la ville dont les intérêts et les besoins peuvent être divergents, voire contradictoires.

MOBILITÉ ET MONDE MÉDITERRANÉEN

Ces questions, comme toutes celles concernant la ville et le territoire, sont culturelles bien avant d'être techniques ou économiques. Dans le monde méditerranéen, de par son histoire, sa culture, ses paysages et les modes de vie de ses peuples, elles se posent d'une manière forcément particulière. Un tour de la méditerranée à partir d'exemples significatifs nous invitera à dégager cette spécificité.

Sébastien Giorgis
Président de Volubilis

LES DEUXIEMES RENCONTRES EUROMEDITERRANEENNES DE VOLUBILIS

Vivre, rêver et faire la ville

6 et 7 décembre 2001 - Avignon - Palais des Papes

MOBILITES ET FORMES URBAINES

JEUDI 6 DÉCEMBRE 2001

De 9 H à 12 H 30

- 9 H Accueil des participants
9 H 30 Discours d'accueil par Monsieur LELEU, adjoint au Maire d'Avignon, délégué à l'environnement.
- 9 H 40 Ouverture des Rencontres : Sébastien GIORGIS, Président de Volubilis
9 H 50 « Si c'était un rendez-vous », court métrage de Claude Lelouch.
- 10 H TABLE RONDE N°1 : MOBILITÉS URBAINES, DÉFINITIONS, DONNÉES ET TENDANCES
- Intervention de M. Claude CHALINE, Expert auprès du Plan d'Action pour la Méditerranée du Programme des Nations Unies pour l'Environnement
Mobilités urbaines, la diversité méditerranéennes
- Intervention de M. Jean-Marie GUIDEZ, Expert au département mobilités, transports et services au CERTU
25 ans de mobilité : bilan et inflexions
- Débat avec la salle

Table ronde animée par Robert FIDENTI, Président de l'Institut du développement durable

De 12 H 30 à 14 H 30

Déjeuner Restaurant « Les Domaines », place de l'Horloge

De 14 H 30 à 18 H

14 H 30 Monsieur Michel VAUZELLE, Président du Conseil Régionale Provence Alpes Côte d'Azur « la politique de transports et d'aménagement du territoire d'une région méditerranéenne française »

14 H 45 TABLE RONDE N°2 : LES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS : USAGES, OFFRES, MODALITÉS

Intervention de Mme Audrey BOURGOIN, chargée d'étude au GART
La place des Transports en commun dans les 42 PDU français

Intervention de M. Abel GUGGENHEIM, Secrétaire général adjoint de la FNAUT

Le regard des usagers sur les transports

Intervention de M. ALESSIO, Vice-Président de la FUBicy
Le vélo pour changer notre rapport à la ville

Intervention de M. RICATEAU, Association des Paralysés de France
La ville accessible à tous ?

Intervention de M. Jean-Paul LE PETIT, Président de l'AF3V
Véloroutes – Voies Vertes, Force écologique, force culturelle, force économique, force sociale

Débat avec la Salle

Table ronde animée par Robert FIDENTI

17 H 30 : Relais vers le cinéma Vox pour la deuxième partie de la programmation cinématographique

VENDREDI 7 DÉCEMBRE 2001

De 9 H à 12 H 30

TABLE RONDE N° 3 : DÉPLACEMENTS, DENSITÉ ET ORGANISATION SPATIALE DES NOUVEAUX TERRITOIRES URBAINS

Intervention de M. Pierre MERLIN, Professeur à l'Université de Paris I Panthéon Sorbonne

Choix de transports, densités urbaines et cadre de vie`

Intervention de M. Pedro ORTIZ CASTANO, ancien Directeur général de l'urbanisme, communauté autonome de Madrid

Madrid 2019, un programme de développement urbain structuré sur l'offre de transports en commun

Intervention de Mme Silvia MAFFII,

Forme urbaine et développement soutenable : l'exemple de Naples

Intervention de M. Emmanuel PERREAU, Directeur de l'AUPA

Aix-Marseille, émergence d'une métropole méditerranéenne

Table ronde animée par Robert FIDENTI

12 H 30 à 14 H

Déjeuner Restaurant « Les Domaines », place de l'Horloge

De 14 H à 17 H

TABLE RONDE N°4 : FORMES URBAINES, ESPACES PUBLICS ET MODALITÉS DE DÉPLACEMENT

Intervention de M. Ilan SALOMON, Professeur, Université de Jérusalem

L'aspiration à la mobilité, l'émergence du télétravail en Méditerranée

Intervention de M. Marcel BAJARD, Architecte urbaniste, AREP, concepteur des gares TGV du Sud Est

La Gare et son intégration dans le tissu urbain

Intervention de M. Jellal ABDELKAFI

Heures et malheurs de la planification spatiale et de l'organisation urbaine à Tunis

Table ronde animé par Sébastien GIORGIS

17 H En guise de synthèse

M. Pierre SANSOT

La dialectique du proche et du lointain

I M A G E & C I T É

Rencontres cinématographiques autour de la ville

6 et 7 décembre 2001 – Cinéma Vox - Avignon

La ville comme star.

Le territoire comme espace scénique.

L'automobile, le vélo, le train, le tramway, les trottinettes ou encore les patins à roulettes comme support travelling à la caméra.

La ville image reconstituée par l'artifice de l'œil du cinéaste comme un décor dit naturel

L'œil de la caméra revisite la relation du centre de la ville à sa périphérie, mais renferme aussi la périphérie dans son seul espace social si les besoins du cinéaste l'exigent.

L'ellipse, l'ombre et la lumière, l'espace sonore, tout contribue à re-fabriquer la ville rêvée ou détestée, celle à fuir et celle à prendre.

Aller vers, partir pour, revenir à, ne sont pas que des mots d'urbanistes se sont aussi des mots de cinéastes.

Le train de banlieue n'est pas un mode de transport, c'est un moyen de dire oui et / ou de dire non à la ville.

Programme conçu et mis en œuvre par l'Agence Méditerranéenne de Développement Audiovisuel : Lola Bellahsene, Guillaume Blanc et Alain Glasberg

J E U D I 6 D E C E M B R E

D E 1 5 H A 1 7 H

15h00 Tout le monde descend

Court métrage fiction - France, 1997, 11', Réal. : Laurent Bachet
1995... Un bus, quelque part en France. Un chauffeur. Des passagers. Trois contrôleurs. Un étranger en situation irrégulière. Un drame presque banal.
Trop banal.

La clope du 48 – court métrage fiction - France, 2000, 5', Réal. : Jean-Michel Fouque

La clope du 48 ou l'illustration de la théorie bien connue selon laquelle il suffit d'allumer une cigarette pour que le bus arrive...

Marins d'eau douce – documentaire - Belgique, 23' Réal. : Manu Simon
Quand on se promène au bord de l'eau... ou sur l'eau... On s'y promène d'ailleurs de plus en plus : chez nos voisins comme chez nous, la tendance est à se réapproprier les voies d'eau et leurs berges.

Méprises – court métrage fiction – France, 1994, 11', Réal. : Myriam Aziza
Une fin d'après-midi dans un train de banlieue. Quatre jeunes voyageurs se retrouvent face à face.

16h00 **Naissance d'une banlieue, mort d'un village** – documentaire - France, 2000, 52', Réal. : Sidney Jézéquel
Au cœur de la plaine de France, au nord de Paris, une ville s'étend entre cultures, friches, nœuds autoroutiers, voies de chemin de fer et aéroport international.

Départ immédiat – court métrage fiction – France, 1995, 14', Réal. : Thomas Briat
Qui n'a pas eu un jour le désir fou d'aborder dans la rue une personne totalement inconnue, poussé par l'intuition irrationnelle de peut-être croiser l'homme ou la femme de sa vie ? ce fantasme est le point de départ du film...

DE 18H A 20H

18h00 **Vélo love** – documentaire - France, 52', Réal. : Serge Dubor
La fabuleuse histoire de la bicyclette. Une fresque sensible des multiples usages de la petite reine au travers du siècle. « Avoir un petit vélo dans la tête, cela veut dire que l'on est un peu fada, et bien je revendique d'être un peu et même beaucoup fada ! » L. Nucera.

19h00 **Si c'était un rendez-vous** – court métrage – 10' – Réal. : Claude Lelouche
Paris, 5 heures du matin. La traversée en voiture et en accéléré de la capitale. Une ville en défilé et en panoramique.

Argent content – court métrage fiction – France, 2000, 18', Réal. : Philippe Dussol
Luc et Félicia parlent de leur mal de vivre, leur révolte de se retrouver sans avenir. C'est cette situation bloquée, qui par défi envers la société les a conduit à commettre un braquage de banque, provoquant une course poursuite en roller dans Paris.

Partager la ville : roller attitude – reportage - France, 26', Réal. : Emmanuel Réau
La lutte contre l'effet de serre conduit les villes à réviser leur plan de déplacements urbains. Parallèlement, un engouement se dessine depuis quelques années pour le roller et plus récemment pour la patinette.

« De la mobilité à l'errance »

Découverte de Siegfried, réalisateur qui ne donne son nom de famille qu'aux douaniers pour « accéder à d'autres labyrinthes »...

Louise, son 1^{er} long métrage sera précédé en avant première de quelques images de son dernier film.

Louise (Take 2) – Long métrage fiction - France, 100' Réal. : Siegfried
Ce film raconte l'histoire de Louise (Élodie Bouchez) dans l'univers du métro parisien ; elle vit de larcins aux côtés de son petit ami Yaya et sa bande. Ses rencontres avec Rémi (Roschdy Zem), jeune vagabond dandy et Gaby, Gavroche d'aujourd'hui, vont changer sa vie...

15h00 **BXL** – film d'animation - France, 1997, 3', Réal. : Nicolas Vessièrre
Ballade poétique à travers les rues de Bruxelles dans un vieux tramway.

Les livres du désert – documentaire – France, 55', Réal. : Éric Pittard
La Mauritanie fut pendant des siècles l'un des grands carrefours des caravanes transsahariennes. Les caravaniers profitaient des voyages pour acheter des manuscrits constituant petit à petit de véritables bibliothèques.

16h00 **Sauf dimanches et fêtes** – court métrage fiction - France, 1977, 22',
Réal. : François Ode
Un jeune ouvrier banlieusard qui prend le train chaque jour, sauf dimanches et fêtes, se fait voler son portefeuille dans le métro...

La bouche cousue – court métrage fiction - France, 1998, 3'30",
Réal. : J-L Gréco, C. Buffat
Un personnage au regard triste et perdu monte dans un bus avec une pizza dans les mains.

Un train pour l'île – documentaire - France, 1999, 35',
Réal. : Emmanuel Durand
Entre 1890 et 1958, un train a sillonné la Camargue ; 38 ans plus tard, malgré sa disparition brutale, il circule encore dans les mémoires.

Sur un air d'autoroute – Long métrage fiction - France, 90'

Réal. : Thierry Boscheron

Jeff, agent autoroutier, effectue sa première journée de travail sur l'autoroute. Alors qu'il est en train de ramasser des plots sur la bande d'arrêt d'urgence, il a l'oreille coupée par un 45 tours lancé d'une voiture...

Avec Sacha Bourdo, Aure Atika...

Prix spécial comédie au Festival de l'Alpe d'Huez

Réservations conseillées auprès de AMDA : 04 90 27 10 23

TABLE RONDE N°1

MOBILITES URBAINES : DÉFINITIONS, DONNEES ET TENDANCES

Avant qu'il n'y ait infrastructure, flux, transferts modaux d'un mode de déplacement vers l'autre, il y a des individus, des groupes, des manières de vivre, des aspirations, des désirs d'habiter, des besoins de rencontres ou de commerce. L'entrée par les mobilités urbaines permet une réflexion en amont des questions de déplacement et de transport.

Qui se déplace, pourquoi se déplace-t-on, de quelle manière, quelles sont les tendances d'évolution et quelles sont leurs conséquences sur la structure urbaine. Les travaux dans ce domaine nous montrent que les déplacements autres que le très central « domicile-travail » (loisirs, approvisionnement, convivialité...) sont en fort développement, que depuis 30 ans, l'équipement automobile a plus que doublé, que les déplacements urbains ont augmenté (en nombre) de 40%, et que la distance du trajet moyen d'un individu a été multiplié par 5, ce qui réduit de fait la part possible pour la marche et les deux-roues.

Dans le même temps, la durée moyenne journalière de ces déplacements restait stable (environ une heure), confirmant par là que la vitesse est bien devenue une des caractéristiques majeure des mobilités contemporaines.

Par ailleurs, la réflexion sur les temps et les rythmes urbains, apporte des solutions nouvelles aux pics et heures de pointe sur la base desquels, longtemps, on dimensionnait les réponses aux demandes de déplacement.

Cette première table ronde présente un tour d'horizon sur l'état des réflexions concernant la question des mobilités et des temps urbains.

INTERVENTION DE M. CLAUDE CHALINE

Professeur émérite à l'Institut d'Urbanisme de Paris,
Université de Paris XII
Expert du Plan Bleu Méditerranée
du Programme des Nations Unies pour l'Environnement
sur les questions des villes méditerranéennes et du développement durable

Mobilités urbaines et transports urbains sont deux thèmes étroitement associés mais qui souvent procèdent de logiques différentes. La mobilité s'inscrit dans des objectifs de plus grande urbanité et aujourd'hui de « durabilité ». Les transports répondent à des préoccupations techniques, indispensables au fonctionnement des agglomérations. Mais entre ces deux approches, de nouveaux liens, de nouvelles interprétations semblent nécessaires en réponse à des demandes sociales de plus en plus différenciées.

Si au Nord comme au Sud de la Méditerranée ces problèmes sont posés, les contextes généraux semblent très différents, les attentes du public très divergentes. Les stades et les formes de développement socio-économiques différencient fortement les villes du Nord des villes du Sud et les ambiances socioculturelles, les modes de vie appellent en fait des réponses très différenciées et appropriées. La notion de Ville Durable et son catalogue d'orientations et d'actions ne peut s'appliquer de manière uniforme même autour de la Méditerranée, quels que soient les caractères communs à cet ensemble géographique. La hiérarchisation des problèmes urbains celle des demandes des citoyens varient considérablement d'un lieu à un autre et il y a là la base d'une réflexion sur les interprétations possibles, souhaitables, contenues dans l'évolution vers des villes plus durables.

INTERVENTION DE M. JEAN-MARIE GUIDEZ

Expert au département mobilité, transports et services urbain
Au CERTU (Centre d'Etudes et de Recherches des Transports Urbains)

TABLE RONDE N°2

LES PRATIQUES DE DEPLACEMENT : USAGES, OFFRES, MODALITES

A pied, en bicyclette, en tramway ou en voiture, pour aller au travail, au cinéma, ou pour retrouver des amis, que l'on soit jeune ou vieux, valide ou handicapé, voyant ou non voyant, pressé ou musardeur, dirigeant d'entreprise ou employé, l'un ou l'autre à la fois ou successivement, nos points de vue sur la mobilité et les modes de déplacement divergent et parfois, s'opposent jusqu'au conflit. Pour le décideur ou l'aménageur, « gouverner, c'est choisir ». Pour choisir, il faut savoir écouter, entendre, peut-être même comprendre les uns et les autres.

Le « bon gouvernement » de la cité sait faire toute sa place à l'expression d'avis, de points de vue et d'expériences divergentes. Cette table ronde offre la parole à quelques uns de ses points de vue particuliers.

INTERVENTION DE MME AUDREY BOURGOIN

Chargée d'études
Service Urbanisme du GART (Groupement des Autorités Responsables des Transports)

LA PLACE DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LES 42 PLANS DE DEPLACEMENTS URBAINS

INTERVENTION DE M. ABEL GUGGENHEIM

Secrétaire général adjoint de la FNAUT
(Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports)

LE REGARD DES USAGERS DES TRANSPORTS

INTERVENTION DE M. LUCIEN ALESSIO

Vice Président de la FUBicy (Fédération des Usagers de la Bicyclette)

LE VELO POUR CHANGER NOTRE RAPPORT A LA VILLE

1. Pourquoi le vélo ?

Le vélo ne pollue pas !

C'est l'évidence même, la marche à pied, le vélo, les rollers, sont des moyens de déplacements exempts de toute pollution. Par ailleurs les TC, Trains et Bus (notamment ceux qui utilisent le diester ou le GPL), polluent beaucoup moins que la voiture individuelle et sont donc des modes de déplacement à privilégier.

Le cycliste respire un air moins pollué que l'automobiliste

« Chacun a le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé » (cf. Corinne Lepage : Loi sur l'air et la maîtrise de l'énergie du 30 décembre 1996. Art.1). Les polluants sont à l'intérieur de la voiture. Certaines molécules toxiques comme benzène, CO, et les plus lourds que l'air CO₂ et ozone, s'accumulent dans les voitures, particulièrement aux heures de pointe. La ventilation aspire et recycle dans l'habitacle, les gaz de la voiture qui est devant ou bien une partie des gaz de son propre moteur.

Le vélo est le plus rapide sur les courtes distances !

Il est le plus rapide sur des distances inférieures à 4 ou 5 Km (en fonction de la taille de la cité), compte tenu du temps nécessaire pour aller chercher sa voiture au garage et chercher un stationnement, ou pour se rendre et attendre à l'arrêt de bus. Le vélo est immédiatement disponible et permet de gagner directement sa destination finale.

A ce propos il faut noter que **la moitié des déplacements** (tous types confondus, y compris à pied) **font moins de 3 km** ! Et sont donc parfaitement accessibles à vélo. Cf. Enquête Transport de 1993-1994 : 54% font moins de 3,1 km.

Yvan Illitch avait montré il y a déjà 30 ans, que la vitesse moyenne « généralisée » d'une voiture est dans certains cas inférieure à celle d'un vélo. Il calcule cette vitesse en considérant le kilométrage parcouru et le temps global consacré à la voiture pour la conduire, l'entretenir et pour la payer. En actualisant cette analyse dans les conditions d'aujourd'hui et en utilisant des chiffres officiels applicables à l'automobiliste « moyen », on trouve une **vitesse généralisée de 18 km/h**. Certes il s'agit d'une approche un peu théorique mais les chiffres ne sont pas truqués. Le résultat doit simplement nous faire réfléchir au coût « réel » de la voiture.

Le vélo est économe pour l'utilisateur et pour la collectivité (financement et espace publics)

Comparativement au coût direct de la voiture, en moyenne 40000 F/an en 2000 (amortissement, entretien, usage), **le vélo coûte 100 fois moins**, et surtout il peut permettre dans une famille d'éviter l'achat d'une 2ème voiture.

Le coût d'un kilomètre d'autoroute urbaine est de 700 MF/Km à comparer à 1 à 2 MF/km pour une piste cyclable en site propre, et beaucoup moins encore pour une bande cyclable tracée sur la chaussée.

De plus en ville, l'automobiliste ne paie pas, par le biais des impôts et des taxes directement liées à sa voiture, la totalité des charges qui lui incombent. Citons Dominique Voynet aux Entretiens de Ségur du 23 septembre 1999 :

« ...les coûts de congestion et les coûts externes de l'automobile (le bruit, la pollution) ne sont pas couverts par les automobilistes. Ainsi, les coûts de déplacement en voiture particulière, qui sont bien plus élevés qu'en transports collectifs, bénéficient eux aussi d'une subvention importante, même si elle demeure implicite. Dans les deux cas, nous subventionnons une mobilité qui exige toujours plus d'espace et d'infrastructures tout en générant des nuisances importantes. »

On doit également considérer l'économie d'espace. A vélo elle est considérable par rapport à la voiture. En l'absence de chiffres précis concernant le vélo, nous avons noté également aux entretiens de Ségur que : « La voiture particulière occupe huit fois plus d'espace que les transports collectifs, que ce soit à l'arrêt ou en mouvement. »

Le vélo est silencieux, pas dangereux pour autrui, peu encombrant, et facile à garer

Concernant le silence il faut souligner la gêne énorme que supporte les riverains des voies rapides et des routes à forte densité de trafic.

A propos de la dangerosité relative du cycliste et de la voiture, rappelons que l'énergie cinétique d'un cycliste est faible, car elle varie comme la masse et comme le carré de la vitesse. Soit pour une petite voiture d'une masse globale (véhicule plus passager) de 1,1 t à 50 km/h, l'énergie cinétique à dissiper en cas d'impact est 100 fois plus grande que celle d'un cycliste d'une masse globale de 85 Kg à 18 km/h !

Pédalez, c'est bon pour la santé ! La Vélothérapie...

Circuler à vélo est un moyen simple et efficace de prendre soin au quotidien de sa santé, physique et morale. Facilement accessible à toutes les tranches d'âge (enfants, étudiants, personnes âgées...), la bicyclette permet de faire de son temps de déplacement un moment de détente et de bien-être. Et non seulement vous fortifiez vos muscles, mais vous régénérez également votre esprit ! Des recherches le montrent : la pratique du vélo procure satisfaction, plaisir, sentiment de liberté. Le stress tombe, le moral monte.

Selon l'ECF (European Cyclists Federation), effectuez 30 minutes de vélo à un rythme modéré 5 fois par semaine, et vous diminuez par deux le risque de maladies cardio-vasculaires, et par trois le risque d'attaque !

C'est également la conclusion d'une étude danoise qui a porté sur 31 000 sujets, pendant les trente dernières années (publication de l'Université de Copenhague en octobre 2000).

Plus récemment M. K. Westerterp (avril 2001 Université Maastricht aux Pays-Bas), a établi que ceux qui consacrent davantage de temps à des exercices plus tranquilles, comme la marche ou le vélo, brûlent plus de calories que ceux qui font leur exercice en un court laps de temps, comme la séance au gymnase ou l'heure de sport hebdomadaire !

Nota L'obésité augmente chez les enfants, en relation avec le déclin de l'activité physique et du temps passé devant la télévision, ou devant un écran d'ordinateur. Incitez-les à prendre le vélo pour aller à l'école !

Comportement social du cycliste

La proximité avec les piétons autorise des échanges par le regard, les gestes, l'inclinaison du corps, qui permettent des négociations implicites et silencieuses, pour trouver sa trajectoire dans le respect de l'autre.

On est loin de l'automobiliste dans son véhicule que sa masse et sa vitesse isolent du milieu ambiant. Au contraire le cyclisme est un facteur d'intégration.

Il existe un choix de vélos de villes modernes et confortables

La gamme des vélos de ville et autres VTC (Vélo Tous Chemins ou city bike), s'est agrandie et améliorée ces dernières années, récupérant les avancées technologiques amenées par les VTT (Vélos Tous Terrains). Ils utilisent aujourd'hui des freins qui fonctionnent très bien même sous la pluie, des éclairages qui éclairent (!), des antivols efficaces, et même des suspensions confortables (AV et AR ou encore sous la selle), etc.

Il existe également pour des circonstances particulières : des « tricycles » ; des « vélos électriques » ; et même des vélos adaptés pour les handicapés.

Avantages comparatifs auto /vélo en milieu urbain. Tableau de synthèse :

Critères	Auto	Vélo
Pollution	énorme	<u>aucune</u>
Bruit	énorme	<u>aucun</u>
Sécurité	<u>bonne</u>	moyenne
Danger pour autrui	énorme	<u>faible</u>
Energie consommée	énorme	<u>aucune</u>
Espace consommé	énorme	<u>faible</u>
Coût privé	énorme	<u>faible</u>
Coût public	énorme	<u>faible</u>
Disponibilité (à comparer aux TC)	<u>bonne</u>	<u>bonne</u>
Adéquation mode de déplacement / trajet (point de départ et point d'arrivée, à comparer aux TC).	Moyenne	<u>bonne</u>
Convivialité	nulle	<u>grande</u>
Stress	éprouvant	<u>nul</u>
Effort physique	nul	bénéfique
Confort (intempéries etc...)	<u>grand</u>	mauvais
Distances > 5 Km	<u>oui</u>	non*
Distances de 1 à 5 Km (trajet urbain type)	<u>oui</u>	<u>oui</u>
Distances < 1 Km (trajet urbain type)	mal adapté	<u>oui</u>
Temps de déplacement pour d > 5 Km	<u>minimum</u>	
Temps de déplacement pour d < 5 Km		<u>minimum</u>
Ponctualité (fonction du trafic)	mauvaise	<u>bonne</u>
<hr/>		
Critères satisfaisants :	6/20	15/20
Avantage qualitatif vélo / auto :	15/6	

2. Les freins objectifs à l'usage du vélo en ville

L'insécurité et le trafic motorisé en centre ville

Il s'agit surtout de l'insécurité « ressentie », car elle est plus subjective que réelle comme on le verra un peu plus loin dans cet exposé. Cependant c'est le sentiment dominant essentiellement parmi les non-pratiquants, qui explique pour une bonne part les réticences de nombreux cyclistes potentiels à pratiquer régulièrement.

Ce sentiment est d'autant plus fort que le cycliste est confronté dans ses conditions locales particulières, à la présence d'un trafic motorisé dense et qui occupe toute la voirie, sans qu'il n'y ait de solutions spécifiques pour les vélos.

L'insécurité c'est d'abord celle des plus faibles et notamment des enfants. « La rue a peu à peu exclu l'enfant. Elle est devenue un espace dangereux, que ce soit pour le jeu ou pour le déplacement à pied ou à bicyclette ». (Vélocité).

Le Vol des vélos

C'est le 2^{ème} obstacle à la pratique de vélo qui apparaît dans nos sondages. Ce n'est certainement pas une fatalité, et il existe des règles simples pour s'en protéger. Dans le dernier numéro de « Vélocité » la revue de la FUBicy, on donne 10 conseils pour éviter le vol des vélos. Je vous indique les principaux : **utiliser un bon antivol en « U » ; attacher votre vélo à un point fixe et de préférence bien en vue dans un lieu fréquenté.**

Pour ma part j'utilise régulièrement le même antivol en « U » depuis 6 ans, et j'ajoute le même vélo de ville !

Un autre point important pour lutter contre le vol concerne le « marquage » des vélos par une gravure sur le cadre qui permettrait d'identifier le propriétaire d'un vélo volé. A la FUBicy nous discutons actuellement avec le Comité Interministériel Vélo, de cette possibilité et de ses modalités (code du marquage, fichier national des vélos volés etc.).

Le lobby automobile

Ce lobby existe nous l'avons rencontré ! C'est lui par exemple qui minimise l'incidence de l'automobile sur la pollution, et qui s'oppose à toute restriction à la circulation motorisées en ville telle qu'elle est prévue dans les PDU (Plans de Déplacements Urbains). Il est également très influent pour appuyer la réalisation de toujours plus de stationnements et de voies rapides. Avec pour conséquence une plus grande dépendance de fait vis-à-vis de la voiture et l'obligation de l'utiliser faute d'alternative.

Contrairement à ce que l'on entend, la voiture pollue de plus en plus. Certes les moteurs d'aujourd'hui sont en progrès et heureusement les Constructeurs vont continuer à les améliorer, mais cela ne suffit pas.

La taille et la puissance des véhicules augmentent

La vitesse moyenne augmente

Pour Pierre Radanne Pdt de l'Ademe (l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) « en terme de limitation de vitesse nous avons régressé par rapports aux efforts faits dans les années 1970..., les moyennes constatées sur le terrain ont augmentées ». Or la consommation croit très vite aux vitesses élevées.

L'usage augmente

Un exemple entre autre : plus d'un enfant sur deux est véhiculé à son école par une « Maman taxi » (cf. F. Papon INRETS-DEST). Et pourtant les écoles primaires sont très souvent assez proches du domicile (moins de 1,5 km). Mais on ne sait plus marcher... L'usage augmente aussi en relation avec l'étalement des villes et la réalisation de « lotissements » à la périphérie, mal desservis par les TC.

Contrairement au vélo, la voiture, est mal adaptée aux courtes distances

Le 1^{er} kilomètre est celui qui consomme et pollue le plus. Or le pot catalytique n'est efficace que lorsqu'il a atteint une température élevée c.a.d. après 4 ou 5 km. De plus les premiers kilomètres sont responsable de 50% de l'usure des moteurs !

Les Commerçants !

Vis-à-vis des commerçants, la situation c'est : « je t'aime moi non plus » ! Nous constatons souvent qu'ils sont les seuls opposants à la réalisation de bandes cyclables, dès lors que pour les réaliser il faut supprimer quelques places de parking ! Or le cycliste est un client privilégié du petit commerce où il peut se rendre aisément et sans problème de stationnement. A l'inverse une ménagère qui part en voiture faire les courses de la semaine, va le plus souvent se garer sur le parking d'une grande surface. Messieurs les commerçants, ne vous trompez pas d'adversaire...

L'implantation des hypermarchés à la périphérie des villes se traduit par un assèchement des centres villes, ce que nous déplorons. Nous souhaitons au contraire que nos quartiers soient animés et que le petit commerce y soit bien présent. « Dans les villes où on utilise moins la voiture, les commerces de centre-ville sont plus fréquentés que dans les villes qui favorisent la voiture (cf. G. & K. EPF Lausanne, étude comparative entre Toulouse, Berne etc.).

3. Les freins subjectifs à l'usage du vélo en ville

L'insécurité. Accidentologie des cyclistes

Il ne faut pas exagérer le danger de la circulation à vélo. "Statistiquement, le risque d'accident est à peu près le même en vélo qu'en voiture, mais il est dix fois moindre qu'en moto". (cf. Denis Baupin, chargé de la circulation à Paris).

Les conditions météorologiques

Les conditions climatiques en France et notamment sur les bords de la Méditerranée ne sont pas pires que celles que l'on trouve chez nos voisins du Nord. Citons 2 exemples : celui de Nice où le climat est très favorable, mais où l'usage du vélo est confidentiel, moins de 1% des déplacements. L'autre exemple est celui de Groningen aux Pays Bas, où les déplacements à vélo dépassent 50% !

Nota Il n'y a vraiment que les fortes pluies qui posent problème, mais elles sont relativement rares et de courtes durées. Certains cyclistes ont dans leurs sacoches un « ciré », comme les piétons ont un parapluie.

Comportement et mentalité des non cyclistes et des Décideurs

Il est une difficulté que l'on évoque rarement lorsqu'on énumère les freins à l'usage du vélo, c'est le « ressenti » des non-cyclistes et leur difficulté pour passer à l'acte. Certains sont tentés mais se posent des questions « philosophiques ». Comment faire ? Comment s'habiller ? Où accrocher son vélo ? Et s'il pleut ? Le standinge !!!

En fait le vélo ne se décide pas uniquement dans sa tête, mais se ressent aussi physiquement. Cependant l'habitude s'acquiert très vite. Pour la plupart d'entre nous aller en ville ou à son bureau à vélo, et même à un âge avancé est parfaitement naturel, aussi naturel que se déplacer à pied. Un des principaux freins réside dans la tête des Décideurs. Ils sont souvent d'une grande « frilosité » pour prendre des décisions franches en faveur du vélo !

4. Les Solutions

Le projet de Loi Vélo et l'implication de l'Etat

La proposition de Loi Vélo du député Armand Jung prévoit plusieurs volets : code de la route ; code de l'urbanisme ; code du travail ; marquage des vélos etc. Notre souhait est qu'elle soit effectivement inscrite à l'examen par l'Assemblée Nationale et votée sans être par trop « édulcorée »...

Les aménagements cyclables

Un réseau de bandes cyclables, réalisé en assurant la continuité du trajet est indispensable pour sécuriser les Cyclistes, et pas seulement une couverture en pointillés qui laisse les cyclistes démunis dans les passages les plus dangereux.

Il faut également prévoir des « parcs » de stationnement vélo, des services pour l'entretien, et près des gares SNCF et routières notamment, des agences de gardiennage et de locations de vélos. Tous ces équipements doivent être de qualité et bien dimensionnés : largeur des bandes cyclables, etc. Pas de réalisations alibis ou électorales. Cf. le RAC (Recommandations d'Aménagements Cyclables du CERTU), et les analyses de J-R Carré de l'INRETS-DERA concernant le comportement des cyclistes.

Les « zones 30 »

Elles sont trop méconnues en France, alors qu'elles pourraient être la règle, étalée en surface dans tous les quartiers d'habitations, et non pas seulement sur un axe. Il ne suffit pas d'ailleurs d'apposer quelques panonceaux « 30 », il faut que la configuration paysagère des lieux, les perspectives et les rues non rectilignes, les revêtements de sol colorés etc., amènent l'automobiliste à lever le pied et à céder la priorité aux usagers fragiles, piétons et vélos.

Sur l'aspect sécuritaire des zones 30 nous pouvons citer une analyse de REAGIR qui précise la probabilité pour un piéton d'être tué dans une collision avec un véhicule. Elle est de 15% à 30 km/h et de 85% à 60 km/h.

Les Plans de Déplacements Urbains des agglomérations de plus de 100 000 habitants

Dans différentes agglomérations l'établissement des PDU souffre de nombreux retards, tant il est difficile aux Elus d'intégrer sa logique qui consiste notamment à diminuer le trafic des VL et d'une manière générale l'emprise de la voiture en ville, en diminuant l'offre de stationnement. Les solutions existent, il suffit d'observer les Villes dans lesquelles la circulation est fluide, comme à Fribourg-en-Breisgau par exemple, les stationnements (ces « aspirateurs à voitures » comme les appellent les experts), sont limités au profit des vélos et TC.

Le respect du code de la route. Pas d'amnistie présidentielle

Pour le Pr. Claude Got, spécialiste d'accidentologie et de sécurité routière, « les lois d'amnistie de 1988 et 1995 ont été directement responsables d'un nombre de tués sur la route compris entre 250 et 1000 ».

Quelques conseils aux automobilistes et aux cyclistes

Automobilistes :

- Ralentissez en présence de cyclistes ! C'est votre vitesse élevée qui crée le danger.

- Lorsque vous doublez un cycliste ne vous impatientez pas et respectez les distances : 1 mètre en milieu urbain et 1,5m en rase campagne.
- Ne stationnez pas sur les aménagements cyclables ! Vous obligez le cycliste à s'exposer en vous contournant, et en cas d'accident vous êtes responsable.

Cyclistes :

- Prenez toute votre place ! Trop près du trottoir vous incitez les automobilistes à vous doubler en vous frôlant. Circulez à un mètre du trottoir ou des voitures en stationnement, vous aurez alors des facilités de manœuvre, par exemple face aux portières qui s'ouvrent ou aux automobilistes qui doublent en forçant le passage.
- Attention aux PL et autres grands gabarits ! Angle mort et serrage dans les virages à droite, sont les principaux dangers.
- "Cyclistes, brillez !" Utilisez un éclairage efficace mais aussi des vêtements clairs et mieux encore avec des parties réfléchissantes.

5. Quelle ville idéale ?

L'exemple de Strasbourg

Avec 300 km de pistes cyclables, 1200 arceaux de stationnement, des parkings vélos surveillés et un millier de deux-roues proposés à la location, la capitale alsacienne est devenue la ville la plus cycliste de France.

La part des déplacements effectués à vélo est de l'ordre de 10%, contre 2% en moyenne dans l'ensemble des villes françaises.

Le « profil » de la ville idéale ?

Une occasion de REVVer, en quelques lignes.

Ce n'est pas une ville sans voitures, mais une ville où tout est fait pour que les automobilistes ne soient pas « chez eux », et ne confondent pas rues de la cité et routes nationales. Avec :

- un urbanisme relativement dense pour limiter les distances et les coûts d'infrastructure, mais aussi verdoyant,
- des "Zones Piétonnières" et des "Zones 30" paisibles,
- une politique de modération systématique de la circulation,
- un objectif de parts modales équilibrées de l'ordre de **un quart pour chaque mode : piétons, vélos, TC et voitures particulières**,
- un réseau TC en site propre (couloirs bus etc.), avec des fréquences élevées et favorisant l'intermodalité,
- un réseau de cheminements cyclables « continus », qui quadrille complètement la cité avec des raccourcis « malins » piétons et vélos,
- une priorité systématique au plus faible et au moins polluant, soit dans l'ordre : piétons, vélos, TC, autos.
- des aménagements sécuritaires sur toutes les zones sensibles : accès aux écoles etc.,
- la possibilité de trouver en centre ville et dans les quartiers, l'essentiel de l'activité : Commerces, Culture, Ecoles, Administrations, Labo. et PME non polluantes...

Une ville qui ressemble à une ville, et non pas à un ensemble de constructions de hauteurs décroissantes vers la périphérie, sans frontière nette entre la ville et la campagne.

En conclusion nous pouvons rappeler que les rues de la cité ne sont pas seulement des artères dédiées aux déplacements, mais aussi des espaces d'échange et de convivialités. Et nous citerons pour terminer le slogan de nos amis de l'association Rue de l'Avenir, pour « **un meilleur partage de la rue** » entre tous les usagers piétons, vélos, TC et aussi voitures particulières.

Références FUBicy

Lucien Alessio
FUBicy
FUBicy
FUBicy

e.mail revv.valence@wanadoo.fr
e.mail fubicy@fubicy.org
site www.fubicy.org
4 rue Brûlée 67000 Strasbourg



INTERVENTION DE M. JEAN-PAUL LE PETIT

Président de l'Association Française Vélo-routes Voies Vertes

VELOROUTES-VOIES-VERTES :

**« FORCE ECOLOGIQUE », « FORCE CULTURELLE »,
« FORCE ECONOMIQUE », « FORCE SOCIALE ».**

- *Force Ecologique*

Les utilisateurs du réseau véloroutes-voies-vertes seront en majorité des étrangers grands défenseurs de la nature et de l'Environnement. Le réseau de VVV devra tenir compte de ces paramètres et démontrer qu'il sait mettre en valeur la nature et préserver, voire améliorer, son environnement.

Les véloroutes-voies-vertes pourront à cet effet constituer de véritables couloirs verts régionaux, formes de vecteurs d'éducation à l'environnement.

Des couloirs verts initiatiques à la nature, à la connaissance, voire la préservation de ses espèces animales ou végétales.

Des couloirs verts où seront éradiquées les décharges, sauvages ou non, transformées les friches industrielles de façon à les nettoyer, voire les aménager en site d'accueil (pourquoi pas en parking de voitures gardés, ceux-ci seront nécessaires pour garer les véhicules pendant les randonnées de plusieurs jours).

Des couloirs verts au sein desquels il sera possible d'agir à l'indispensable transformation des villes à l'aube du 21ème siècle. En effet, si de nombreuses villes ont mené ces dernières années une bonne politique en matière de diminution de la circulation automobile qui contribue à limiter les effets négatifs liés aux gaz d'échappement, celle-ci demande à être poursuivie et amplifiée afin de lutter efficacement contre l'effet de serre, le bruit et le danger causé par la circulation automobile. Par sa vocation à encourager et faciliter les déplacements non motorisés, le couloir vert que constitue la véloroute-voie-verte, incitera, au fur et à mesure de sa connexion aux villes, à une remise en cause de leur plan de déplacement. Les PDU de et les contrats d'agglomération sont les outils à utiliser en la matière ; sans négliger non plus les schémas globaux d'aménagements dans les bourgs ruraux.

Des couloirs verts aussi pour développer et promouvoir les productions agricoles à dimension humaine et de qualité en respectant surtout la nature. Tel est le cas de l'agriculture biologique mais aussi tout ce qui se rapporte à de petites productions artisanales (produits du terroir) dont sont friands les Français mais aussi les étrangers. La réputation de la France passe par là (Force écologique, force économique)

- *Force culturelle*

Il ne peut y avoir une conception forte en matière d'environnement ou d'écologie sans disposer d'une même volonté en matière de culture d'autant qu'un des aspects majeurs du tourisme à bicyclette est de se situer à un haut niveau culturel. Au sein des différentes études ou enquêtes consultées, il en résulte que les monuments et le « patrimoine » d'une façon générale sont un des éléments initiateurs du voyageur à vélo.

Les dégâts provoqués par la pollution urbaine sur les édifices publics et les monuments historiques sont considérables et coûteux à la collectivité. A chaque ravalement, c'est un peu de notre patrimoine qui disparaît, c'est aussi beaucoup de finances publiques.

Une politique visant à restreindre l'utilisation de l'automobile au sein des agglomérations diminuera d'autant les émanations de fumées, véritables cancers des façades de nos monuments. L'encouragement de la pratique du vélo en milieu urbain, associée à la mise en place de transports en commun non polluants (Tramway), est une des solutions les plus efficaces pour lutter contre ces nuisances.

Supprimer, ou limiter à sa plus simple expression, la circulation automobile au centre des villes, c'est aussi mettre à la disposition des piétons les structures ainsi récupérées. L'espace ainsi retrouvé favorise le séjour prolongé sur le site et facilite l'observation et la réflexion. L'espace et le temps ne sont-ils pas les éléments indispensables pour contempler un édifice ?

Les anciennes voies de communication, qu'elles soient navigables ou ferrées représentent un nouveau vecteur économique et social majeur dès que l'on se prend à envisager l'aménagement du territoire de notre pays pour le prochain siècle.

Ces dernières années, j'ai pu constater l'attachement que les français éprouvent pour leurs voies navigables. J'ai rencontré des personnes aussi compétentes que passionnées, luttant avec des moyens dérisoires pour mettre en valeur le patrimoine des canaux, voire des bateaux qui y circulaient tels que les toueurs par exemple.

Le Conseil Général de Saône et Loire a réalisé un aménagement de voie verte à forte connotation cyclable qui connaît actuellement un réel succès. L'ensemble de la voie a été achetée sur 44 kilomètres. L'aménagement de la gare de Buxy en office de tourisme et en boutique de produits régionaux est exemplaire quant au respect de l'intégrité architecturale de l'ensemble.

La gare de Buxy (train) est devenue une gare de Buxy (Vélo).

Il faut ajouter à tout cela la manne touristique qui permettra de valoriser le patrimoine existant : les musées, écomusées et autres châteaux ou églises. Le potentiel en la matière est considérable. Les Régions peuvent s'appuyer solidement sur leur patrimoine culturel pour développer ce projet, sans tomber dans la facilité commerciale de la superficialité : les touristes à vélo sont exigeants, posent beaucoup de questions, sont parfois très compétents, notamment lorsqu'ils effectuent des voyages thématiques. La qualité de l'approche culturelle est essentielle. Cette qualité, ce sont les français eux-mêmes qui peuvent l'apporter, les

nombreuses associations oeuvrant pour la préservation et la promotion du patrimoine sont des acteurs essentiels du projet.

- *Force économique*

Le projet « Véloroutes-Voies-Vertes » est un formidable vecteur de développement économique et social pour le nouveau siècle.

Les études, notamment celle réalisée par Danièle Delaye pour le compte de l' AFIT sur la vallée du Danube (plus de 100.000 voyages d'une semaine et 240 millions de francs de profits économiques sur 300 kilomètres entre Passau et Vienne) laissent apparaître des perspectives de développement considérables. Cette région, éloignée de l'autoroute, subissait, comme nombre de campagnes françaises un appauvrissement inquiétant de son espace rural. Désormais, il suffit de s'y promener entre les mois de mai et d'octobre pour s'apercevoir de son actuel développement économique.

Au sein de l'étude réalisée par le Conseil Général de Saône et Loire, en préfiguration de l'ouverture de la voie verte « Givry-Cluny », le chiffre de 20.000 utilisateurs potentiels était avancé, il fut multiplié par 4 dès la première saison touristique. Tout laisse d'ailleurs à penser que ces chiffres seront dépassés cette année. Le seul inconvénient de cette magnifique réalisation est qu'elle n'est longue que de ...44 kilomètres , ce qui lui interdit pour le moment une importante fréquentation de voyages organisés.

Sur l'itinéraire de la vallée du Danube, la clientèle se partage en 2 catégories pratiquement égales en nombre, 50% des touristes voyagent par eux-mêmes (familles disposant de revenus moyens), la deuxième moitié passe par des tour-opérateurs (Clientèle plus aisée). Les voyages sont d'une durée moyenne d'une semaine et la dépense journalière d'environ 250 francs par personne. Il convient d'ajouter une utilisation locale des véloroutes, notamment à proximité des grandes agglomérations (Vienne ou Linz en Autriche).

Les aspirations des touristes sont les suivantes :

- La qualité des paysages citée en premier par les Tours Opérateurs,
- La qualité du patrimoine historique ou religieux et de l'approche culturelle
- La gastronomie,
- Un relief accessible

Pour ce qui concerne plus particulièrement l'approche paysagère, il est important de signaler que les touristes souhaitent longer une voie d'eau, voyager dans une région vallonnée mais sur terrain plat.

La longueur d'un trajet quotidien est en moyenne de 30/50 kilomètres, sauf pour les grands voyageurs qui peuvent parcourir entre 80 et 150 kilomètres au cours de la même journée. La durée d'exercice physique se situe entre 3 et 6 heures par jour, le maximum dans la matinée, l'après midi est consacrée aux visites.

Si les touristes à bicyclette se contentent aisément d'un pique-nique le midi, ils sont heureux de trouver un bon repas régénérateur le soir et un lit.

Les dépenses journalières moyennes des personnes non accompagnées sont de l'ordre de 250 francs, elles s'élèvent à 400/600 francs pour les touristes ayant

recours à un tour-opérateur, elles peuvent même atteindre ou dépasser 1.500 francs par jour pour les voyages 3 étoiles (Ex. : Butterfield and Robinson).

Si il existe une pointe de fréquentation en été, le tourisme à vélo est également pratiqué au printemps et de plus en plus à l'automne, période pendant laquelle l'association d'un climat doux et la féerie des couleurs séduit nombre de pratiquants. On peut donc tabler sur une saison de 8 mois, n'oublions pas que nombre des utilisateurs potentiels des véloroutes sont des habitants de pays nordiques pour lesquels nos saisons intermédiaires sont très attrayantes.

Ils ont recours le plupart du temps à des compléments intermodaux pour leurs déplacements et se plaignent du manque de moyens dans ce domaine en France. Leurs doléances envers notre pays ne se limitent pas à cette constatation. Les dangers de la route sont signalés, l'absence de voies réservées aux vélos est déplorée ainsi que le manque d'informations, notamment dans la signalisation. Il nous est reproché enfin un manque d'originalité et l'absence d'itinéraire de prestige en France.

L'AFIT, au sein d'une étude réalisée pour le compte du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, du Ministère des Transports et du Tourisme et du Ministère de la Jeunesse et Sports, étude intitulée « Véloroutes et retombées économiques », a calculé, au travers de l'éventuelle fréquentation d'un réseau de véloroutes de 6.000 kilomètres, le montant des retombées économiques et le nombre d'emplois susceptibles d'être créés.

Le raisonnement s'appuie sur 4 paramètres de fréquentation : les espaces à fort potentiel touristique, les espaces à fréquentation touristique moyenne, les espaces péri-urbains et les 4 grandes conurbations (Paris, Lyon, Marseille et Lille).

Les recettes totales issues du tourisme s'élèvent à 1,830 Milliard de francs, soit une moyenne de 305.000 francs du kilomètre. 5.200 emplois directs seraient ainsi créés auxquels il convient d'ajouter 6.200 emplois induits soit un total de plus de 11.000 emplois soit une moyenne de près de 2 emplois au kilomètre. Ce chiffre est supérieur à celui annoncé par l'ADV d'un emploi au kilomètre. Il convient d'ajouter à ce chiffre, celui des emplois liés à la réalisation du projet « Véloroutes-Voies-Vertes » et estimé entre 3.000 et 4.000.

Il convient d'ajouter aux propos précédents l'apport économique important que représente la revalorisation du capital corporel (foncier bâti ou non bâti) ou incorporel (fonds de commerce) liée au développement économique, notamment en milieu rural

L'analyse de ces différentes études permet de constater ce qui suit :

-Le potentiel de développement touristique est très important et les apports économiques créateurs d'emplois conséquents. Ceux-ci concerneront déjà les entreprises existantes, notamment tous les commerces d'alimentation, de restauration ou d'hôtellerie, les agences de voyages, les loueurs de bicyclette, les musées, écomusées ou sites archéologiques, les structures d'animation touristique, etc.... Si ce développement concerne en premier lieu les zones rurales défavorisées et disposant d'un potentiel touristique réel, il ne faut pas oublier que les villes, si elles veulent bien s'adapter, profiteront également d'un développement conséquent de leur économie par le tourisme ; 1000 vélos pénétrant quotidiennement dans une ville, en période estivale, c'est 1000 clients peu encombrants.

-Il est indispensable de réfléchir dès maintenant à l'implantation de structures d'accueil et de services tous les 30 kilomètres en moyenne, notamment en zones rurales en cours de désertification, certains secteurs sont fortement sous équipés
- Il est urgent que la SNCF et les Conseils Régionaux améliorent de façon significative le transport des bicyclettes , notamment dans les trains régionaux afin de répondre à la très forte demande en la matière. Ceci passe par le transport en masse des bicyclettes le long des itinéraires à fort potentiel.
-Les gares TGV représentent de véritables rampes de lancement du tourisme non motorisé à proximité desquelles d'importantes entreprises de location de bicyclette devront être créées.

- *Force sociale*

On peut classer les apports sociaux en 2 catégories : les apports sociaux liés à l'utilisation du projet et ceux qui sont consécutifs à sa mise en œuvre et son fonctionnement, notamment par ses bienfaits économiques .

Apports sociaux liés à l'utilisation des véloroutes-voies-vertes :

Tout d'abord elles permettent à de nombreuses personnes disposant de peu de moyens financiers de voyager loin et longtemps pour peu que l'on utilise pour cela des formules de type gîte d'étape ou camping.

Il sera également possible de répondre à un besoin de randonnée des personnes à mobilité réduite (handicapés physiques) ainsi qu'aux personnes physiquement plus faibles comme les très jeunes enfants ou les personnes âgées ou à déplacement problématique.

Tant que cela sera possible « véloroutes-voies-vertes » s'ouvrira aux rollers dont la demande en matière d'aménagements est très importante et répondra là aussi à un besoin social.

Le projet a aussi pour ambition d'agir dans le domaine trop peu développé de la prévention médicale. En effet, la pratique régulière d'une activité physique non violente est une garantie de santé non seulement pour les pratiquants mais aussi pour le système collectif de sécurité sociale.

Il agira en favorisant les loisirs de proximité et en développant les trajets domicile travail .

Il a aussi pour but de faire participer la population locale à sa conception et sa réalisation aux cotés des élus et techniciens. Ceci concerne en premier lieu les personnes les plus faibles et trop souvent rejetées socialement. Il est donc très important que les associations ou entreprises d'insertion soient pleinement associés, notamment dans la valorisation des friches rurales ou industrielles ainsi que l'entretien, l'assistance ou la surveillance des itinéraires

Apports sociaux liés à la mise en œuvre des véloroutes-voies-vertes et au développement économique qui en découle.

On peut citer en premier lieu la valorisation humaine du monde rural par l'apport économique, les nombreux contacts liés au tourisme qui instaureront au fil des années une rupture de la situation d'isolement actuel. La situation financière de

nombreuses familles sera améliorée, les commerces fonctionneront mieux, les bureaux de poste verront de nouveaux clients, les villages retrouveront vie et intérêt pour leurs habitants. Il ne faut pas oublier non plus ce que peuvent apporter les locations de chambres d'hôtes ou de gîtes ruraux.

Bien sûr le chapitre social principal du projet se situe en matière d'emploi. Nous pouvons lire dans l'analyse économique réalisée ci-avant que le nombre d'emplois susceptibles d'être créés est supérieur à 1 par kilomètre.

Nous les trouverons dans l'animation, les services, les commerces tels que les restaurants, hôtels ou campings, musées Etc..

En petit nombre, seront créés également des emplois d'agents de développement généralement attachés à des structures tels que « pays d'accueil », ou CDT. Ceux-ci pourraient faire rapidement l'objet de contrats avec des emplois-jeunes.

INTERVENTION DE M. JEAN-CLAUDE RICATEAU

Chargé des questions d'accessibilité à la Délégation de Vaucluse
Association des Paralysés de France

LA VILLE ACCESSIBLE A TOUS ?

En ce début du XXI^e siècle, la question de l'accessibilité reste d'actualité alors que les textes rappelant les principes d'égalité pour tous datent de + de 50 ans !!

Premier texte

“ Toute personne a le droit de circuler librement et de choisir sa résidence à l'intérieur d'un Etat “

Article 13 de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme votée le 10/12/1948

Deuxième texte

“Les Etats devraient reconnaître l'importance générale de l'accessibilité pour l'égalisation des chances dans toutes les sphères de la vie sociale “

Assemblée Générale des Nations Unis 20/12/1993

En France, la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées date du 30/06/1975

Rappelons que l'accessibilité doit se traduire par la possibilité

- de circuler
- d'accéder aux bâtiments de toute nature
- d'utiliser l'ensemble des prestations et services mis à la disposition du public

Voyons où nous en sommes aujourd'hui :

Si des progrès ont été faits, surtout depuis 5 ans, on peut considérer que les personnes handicapées sont toujours des exclus, parce que la prise en compte de l'accessibilité par les différents décideurs publics ou privés se fait trop lentement .

Pour en avoir une idée, examinons les différents domaines de la vie sociale et les obstacles que les handicapés rencontrent encore aujourd'hui.

Cheminelements

Les décrets d'application et arrêtés concernant la voirie sont récents 31/08/1999

C'est pourquoi il est si difficile pour une personne handicapée de circuler en ville (trottoirs trop étroits ou avec des obstacles, pas de bateaux pour accéder au trottoir) (Ex:-Avignon - avenue Jules Ferry)

Stationnement

- Places de parking réservés non conformes à la réglementation.
(Ex:-Avignon- place de parking intérieur rempart)
- non respect par les automobilistes des emplacements réservés

L'APF demande que:

- les automobilistes soient sensibilisés par des campagnes nationales sur le respect du stationnement réservé.

Transport Collectif

- Pas de décret d'application précisant les caractéristiques techniques
- Inadéquation entre les infrastructures (arrêt de bus, quais de gare) et le matériel roulant.

L'APF demande de :

- rendre effective l'obligation d'accessibilité des services de transport collectif
(Ex : Les bus de l'agglomération avignonnaise ne sont pas accessibles.)

Taxis

- Les taxis refusent souvent de prendre en charge une personne handicapée
- Véhicule ne permettant pas le transport d'une personne en fauteuil roulant.

Habitat

- les textes législatifs en vigueur ne s'appliquent qu'aux bâtiments neufs
- La réglementation actuelle n'est pas suffisamment explicite sur les règles à mettre en œuvre en matière d'adaptabilité des logements

L'APF demande :

- l'instauration de procédure de contrôle obligatoire comme cela existe pour les Etablissements Recevant du Public.

Adaptation du logement

- manque de lieux " ressources " pour coordonner les différentes étapes de leur projet d'adaptation du logement
- aide financière inférieure au coût des travaux

L'APF demande :

- un lieu unique de traitement des demandes
- un financement de l'adaptation du logement à partir de l'évaluation des incapacités et la compensation nécessaire pour assurer l'autonomie et la sécurité de la personne.

Lieux de travail

- la plupart sont inaccessible

L'APF demande :

- des mesures de contrôle à priori et à posteriori analogue à ce qui se pratique pour les ERP

Etablissement Recevant du Public (Poste, Ecoles, Magasins, Piscines, Théâtres, Cinémas)

- La plupart des établissements existants restent inaccessibles
- Les travaux réalisés dans l'existant échappent à la réglementation

- Les procédures de contrôle à postériori ne sont pas obligatoires pour les petits établissements (5^e catégorie)

L'APF demande :

- Amélioration de l'information et de la formation de tous ceux qui participent à l'organisation et à l'aménagement du cadre bâti.

- l'extension de l'obligation de contrôles à postériori pour les ERP de 5^e catégorie.

-Mise en place d'un programme pluriannuel pour la mise en accessibilité des ERP.

En conclusion, il faut souhaiter que les décideurs montrent une plus grande volonté pour passer des grands principes à la réalité.

TABLE RONDE N° 3

DEPLACEMENTS, DENSITE ET ORGANISATION SPATIALE DES NOUVEAUX TERRITOIRES URBAINS

Quand au XIX^e siècle l'ingénieur madrilène Soria y Mata propose son modèle de cité linéaire, il ne fait qu'illustrer, par une figure extrême, le rapport organique entre la forme urbaine et les modes de déplacement (un tronçon de ce projet a été réalisé dans la périphérie madrilène).

La question posée ici est celle de savoir si les réponses aux besoins de déplacement continuent à être à la traîne du développement ou de l'étalement urbain ou si au contraire elles doivent être de l'ordre des choix d'aménagement en amont permettant une maîtrise du développement spatial urbain.

Si les principes du développement durable et de la gestion économe des ressources et des moyens plaident pour la seconde approche, le cas commun et général reste très majoritairement de l'ordre du premier.

Les exemples présentés ici par des collectivités du pourtour méditerranéen développent des projets de conception intégrés, réseaux de transports publics - développement urbain. Ils illustrent notamment l'importance du débat sur la densité et sur la mixité fonctionnelle, notions clés dans les réflexions sur les modes de déplacement.

INTERVENTION DE M. PIERRE MERLIN

Professeur à l'Université Paris I Panthéon Sorbonne
Président de l'association pour la qualité de la science française

CHOIX DE TRANSPORTS, DENSITÉ URBAINES ET CADRE DE VIE

Si la recherche d'une densité optimale de la ville relève largement de l'idéologie, il n'y en a pas moins des rapports étroits entre les densités et les solutions de transport adoptées par les villes.

On sait qu'une ville dont la desserte repose sur les transports en commun favorise la concentration autour des points d'arrêt de ceux-ci, donc des densités élevées et un habitat à base d'immeubles collectifs (cf. Hong Kong ou simplement Stockholm). Au contraire, les villes qui ont fait le choix de la priorité à l'automobile et ont construit à cette fin des voies urbaines rapides, offrent plus d'espace à l'urbanisation, ce qui conduit à une urbanisation peu dense et à la primauté des maisons individuelles (cf. les banlieues américaines, mais aussi celles des villes du sud de la France). Les théories des valeurs foncières (Alonso, Wingo, Mayer) le traduisent sur le plan théorique.

Mais si l'on se place sur le plan de la qualité de la vie, les deux types de développement urbain ont chacun leurs partisans. C'est ici que les arguments échangés sont idéologiques.

Pourtant, on peut avancer quelques critères objectifs : les pollutions et les émissions de gaz à effet de serre (donc la quantité d'énergie consommée et sa nature) sont très différentes selon la densité et les structures de la ville. Cela peut se mesurer à travers la construction des bâtiments, le chauffage ou le conditionnement de l'air, les moyens de transport utilisés pour les déplacements. Ces éléments apportent une justification à la politique de la ville compacte développée en Europe du Nord (Suède, Pays-Bas, Londres, etc.). Paradoxalement, ce sont actuellement les agglomérations méditerranéennes qui semblent le moins sensibles à cet aspect malgré la tradition de forte densité des villes méditerranéennes.

INTERVENTION DE M. PEDRO ORTIZ CASTANO

Ancien Directeur général de l'urbanisme et de la planification urbaine
de la communauté autonome de Madrid

MADRID 2019, UN PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT URBAIN STRUCTURE SUR L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

INTERVENTION DE MME SILVIA MAFFII

Transporti et Territorio, Milan

FORME URBAINE ET DÉVELOPPEMENT SOUTENABLE

Le thème des interactions entre organisation des transports et organisation du Territoire Urbain est depuis longtemps objet d'un grand débat alimenté essentiellement par le milieu des transports.

Le sujet semble moins débattu du côté des planificateurs (urbanistes) territoriaux.

Pourtant l'émergence spécifique des thématiques relatives à l'organisation du territoire comme des variables clefs pour les politiques de mobilité est mise en évidence, par exemple, sur les récents documents de la Commission Européenne sur la mobilité soutenable qui confirment la nécessité de confronter de manière systématique les interactions entre ces deux éléments. L'analyse des résultats d'une série d'études consuite pour la ville de Naples dans le cadre de trois projets financiers par la Commission Européenne offre des points intéressants de discussion.

En premier lieu, il apparaît que la mise en place de politiques de mobilité soutenable ne peut devancer les politiques de développement du territoire plus orientées dans un sens public / collectif, en particulier en contrôlant la dispersion des activités et de l'habitat sur le territoire.

En second lieu, les études ont mis en lumière, comment les impacts sur le territoire des politiques des transports peuvent être parfois très différentes des résultats attendus, par exemple les politiques de limitation des accès aux centres historiques peuvent induire une plus grande dispersion de l'habitat sur le territoire.

En troisième lieu, les recherches ont mis en évidence comment, même des interventions non infrastructurantes comme les politiques de tarification de l'utilisation des routes, peuvent induire des modifications significatives de l'usage du territoire urbain. Les interrelations entre transports et développement urbain semblent donc significatives mais, aussi plus complexes que ce qu'il apparaît. Il émerge donc l'exigence d'approfondir la nature de ces liens, mais aussi, un plus grand dialogue entre planificateurs du territoire, et de confronter les instruments d'analyse et de planification des deux parties ?

Reste ouverte une question importante. Alors qu'en ce qui concerne la mobilité des personnes dans les années récentes, on a mis au point des instruments de gouvernement qui, au moins en terme d'approches, sont orientées vers la gestion de cette demande ; en ce qui concerne les dynamiques territoriales les mécanismes de gestion apparaissent eux, plus complexes et sujets aux pressions du marché.

INTERVENTION DE M. EMMANUEL PERREAU

Directeur de l'AUPA (Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix)

AIX MARSEILLE, EMERGENCE D'UNE METROPOLE MEDITERRANÉENNE

TABLE RONDE N°4

FORMES URBAINES, ESPACES PUBLICS ET MODALITES DE DEPLACEMENT

« Je ne conçois rien à l'urbanisme mais j'ai compris une chose de votre projet, c'est que vous voulez faire des maisons, dont l'entrée serait sur le trottoir qui serait le long d'une rue » . Un élu local de Rodez, cité par Philippe Panerai à propos de son projet urbain sur cette ville.

Ce propos montre que face au désarroi provoqué par la disparition de l'espace public dans la ville étalée, sillonnée de rocade et de voies rapides, le langage simple et banal de la rue fait encore référence et peut être compris de tous, comme projet de paysage à vivre.

Le tracé urbain de Versailles, le plan Cerda de Barcelone, les percées hausmanniennes, les problématiques contemporaines d' « entrées de villes » comme le retour du « boulevard urbain », marquent les étapes d'une histoire parallèle entre la forme urbaine, les nécessités et les technologies du déplacement.

Sortant de quelques décennies pendant lesquelles les relations entre la ville et le déplacement se sont posées en terme d'opposition, de coupure, de traumatisme, nous entrons dans une ère où les choses tentent d'être abordées sous l'angle de la conciliation : le déplacement oui, mais non pas au détriment des autres fonctions de l'espace public, le commerce, la vie piétonne, la résidence...

INTERVENTION DE M. ILAN SALOMON

Professeur, Département de Géographie
Université de Jérusalem

L'ASPIRATION A LA MOBILITE, L'EMERGENCE DU TELETRAVAIL EN MEDITERRANEE

INTERVENTION DE M. MARCEL BAJARD

Architecte Urbaniste
Responsable des Etudes Urbaines à AREP

LA GARE ET SON INTEGRATION DANS LE TISSU URBAIN

Au XIXème siècle le chemin de fer vecteur de communication ultra-moderne s'impose avec beaucoup de brutalité sur le territoire. Le train machine industrielle bruyante et salissante est indigne de pénétrer dans les villes et les gares s'installent à l'extérieur des villes, en dehors des parties urbanisées.

La géométrie des voies ferrées, obéit à des règles de performances techniques très contraignantes (tracé en plan, profil en long) et se trouve naturellement en contradiction avec le parcellaire existant et le tracé des routes et chemins. Alors que la seconde partie du XIXème siècle voit peu à peu la société s'industrialiser, autour de la gare naît progressivement une activité économique nouvelle. Des fonctions manufacturières et industrielles vont se développer, indépendamment de celles existantes déjà dans la cité (politiques, militaires, administratives). Plutôt que suivre le parcellaire existant ces développements vont se composer à partir de la géométrie du train et de la gare. Le chemin de fer va ainsi petit à petit imposer sa logique géométrique contre celle de la ville et inscrire un nouvel ordre urbain différent de l'ancien.

La tension entre la ville centre et le nouveau quartier de la Gare est alors très forte, tout les sépare : composition urbaine, architecture, fonction, population. D'un côté le nouveau quartier de la gare se développe et de l'autre la ville centre transgresse ses anciennes limites. Les deux organisations vont finir par se rejoindre et la rencontre créera de nouveaux morceaux de ville très intéressants car très dynamiques dans leur géométrie et leur fonctionnement.

Ainsi, la gare après avoir développé des logiques en opposition à la ville, va peu à peu devenir partie intégrante de la ville et fonctionner en parfaite harmonie avec elle.

D'une certaine manière, la modernité agressive que représentait la gare va se réconcilier avec l'Histoire et cohabiter en parfait équilibre avec la Ville.

Cet équilibre se maintiendra pendant plusieurs décennies, mais sera rompu, à partir des années 1960, par la venue de nouveaux modes de transport. Avec l'extension des villes une première génération de transports urbains nouveaux va peu à peu se développer. Leur centre de gravité est le centre ville, mais ils cherchent toujours la rencontre avec la gare qui constitue la porte sur le monde extérieur. Au fur et à mesure de leur développement leurs logiques de fonctionnement nécessiteront des espaces de plus en plus importants et imposeront des aménagements proches des gares, sur la place de la gare et parfois à la place même de la gare (Grenoble, Annecy). En exacerbant leurs propres fonctionnalités, ces aménagements vont se développer très souvent au détriment du bon fonctionnement de la gare. Le réseau de transport urbain porté par la politique locale exprime ainsi son autonomie et impose ses contraintes au réseau national. La place de la gare devient ainsi, un lieu de conflit ouvert, où s'affrontent différentes logiques techniques, politiques, professionnelles. L'espace extérieur de la gare se trouve être le théâtre d'une bataille rangée entre les différents impératifs fonctionnels, les différents modèles de signalisation, de mobilier urbain. Personne n'a autorité et compétence pour arbitrer les conflits, et il naît de cette situation, des lieux meurtris, abîmés, sans harmonie, en divorce avec la gare et la ville, incompréhensibles et inconfortables pour l'utilisateur. Celui-ci, cherche à pratiquer en même temps la ville et le territoire, veut utiliser les transports dans leur ensemble, et non par tranches. Il devient peu à peu la victime innocente de combats qui le dépassent. Ainsi de la même manière qu'au XIX^{ème} la gare, à son arrivée, avait ignoré la ville, une nouvelle fois la gare se retrouve en contradiction avec la ville.

Dans les années 1980 une nouvelle génération de transports urbains s'organisent dans les grandes villes. Contrairement à la génération précédente leur insertion dans la ville permet des requalifications et réorganisations d'espaces de grande qualité (Nantes, Grenoble, Strasbourg...). Malheureusement, le contact avec les gares n'est pas mieux réussi que dans les années 60, et les dysfonctionnements constatés précédemment ne font que s'aggraver.

Il apparaît donc urgent aujourd'hui dans les études de réorganisation des Pôles d'Echanges autour des gares de prendre en compte en même temps les exigences fonctionnelles des moyens de transport et les impératifs d'aménagement de l'espace. Les exigences fonctionnelles sont certes difficiles à appréhender et contraignantes, mais les ignorer conduit inévitablement à fabriquer des projets caduques, inadaptés aux besoins de l'époque. Mais Il n'est plus concevable aujourd'hui que des bureaux d'études travaillent sur les transports et la circulation en produisant des diagrammes et tableaux d'organisation sans se soucier de la qualité spatiale. De même il n'est plus possible que des architectes, urbanistes paysagistes conçoivent des espaces de la ville en ignorant les exigences du fonctionnement des transports et des autres modes de déplacement.

Ce travail sur l'articulation entre mouvement et espace est au cœur des problèmes de la ville moderne. Il permet de faire émerger des concepts capables de créer des projets forts et structurés, susceptibles de résoudre les multiples contradictions existantes entre la ville et les transports.

INTERVENTION DE M. JELLAL ABDELKAFI

Architecte – Paysagiste DPLG, Urbaniste IUP

HEURES ET MALHEURS DE LA PLANIFICATION SPATIALE ET DE L'ORGANISATION URBAINE A TUNIS

Tunis, médina de 90 000 habitants au milieu du XIXe siècle, compte actuellement deux millions de citoyens qui se déplacent dans des formes urbaines juxtaposées les unes aux autres sans que les modes de déplacement aient été planifiés au fur et à mesure de l'évolution urbaine. La planification de l'espace urbain et des systèmes de transport et déplacement a rarement été réfléchi de façon concomitante.

À la fin du XIXe siècle, Tunis est dotée d'un train de banlieue qui relie la médina, le port de la Goulette et la résidence beylicale de la Marsa ; le Tunis-Goulette-Marsa est conçu à l'échelle d'une agglomération qui n'existe pas encore : il est en avance d'un quart de siècle sur l'urbanisation.

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, Tunis dispose d'un système de transport en commun (tramways et trolleybus) qui relie efficacement les deux formes de la ville juxtaposées, à savoir la médina ville ancienne et les quartiers européens, ville nouvelle.

Dans l'entre deux guerres, ce système fonctionne bien ; la motorisation est limitée aux classes dirigeantes, les autres catégories sociales se déplaçant essentiellement à pied et tram-trolley.

Le transport des marchandises est peu motorisé, la traction animale et le transbordement à dos d'homme ou sur diable à roulettes étant généralisés.

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, Tunis n'a pas encore de signalisation par feu ; mais le besoin s'en fait sentir car la motorisation individuelle devient une norme sociale.

Au lendemain de l'indépendance, Tunis, petite ville de 560 000 habitants avec ses banlieues, commence à connaître les premières contradictions de la motorisation individuelle : congestion aux heures de pointe, du centre ville, stationnement conflictuel.

C'est au moment où la motorisation produit ses effets négatifs sur le fonctionnement urbain que la suppression des tramways et des trolleybus est décidée.

Tunis ne s'en remettra jamais car le système d'autobus de substitution mis en place n'arrive pas à satisfaire la demande croissante de déplacements d'une part et d'autre

part, il exacerbe la congestion urbaine par l'augmentation du nombre d'autobus en circulation.

Au début des années soixante-dix, les dysfonctionnements du système des transports pénalisent le fonctionnement de la capitale. Une instance de planification – le District de Tunis – est créée pour répondre aux enjeux du processus d'urbanisation et de la mobilité urbaine.

Le schéma directeur routier et le système de transport en commun en site propre (métro léger) sont approuvés en 1975.

À peine mis en service, le métro léger a connu un grand succès populaire et a contribué à améliorer la circulation automobile dans la capitale.

À partir des années quatre-vingt-dix, la volonté politique de démocratiser l'utilisation des véhicules particuliers par l'abaissement significatif des droits en douane a eu pour effets immédiats d'accélérer la motorisation des ménages engendrant, par voie de conséquence, de nouveaux dysfonctionnements dans la circulation.

En réponse, les instances de planification ont accéléré la réalisation du schéma directeur routier : Tunis est désormais segmentée par des autoroutes urbaines et des échangeurs.

CONCLUSION PAR M. PIERRE SANSOT

Ecrivain, sociologue

LA DIALECTIQUE DU PROCHE ET DU LOINTAIN

Il existe une dialectique forte qui lie les mobilités et les formes urbaines. Parce que nous sommes pris dans une perpétuelle turbulence, notre perception des villes est devenue indécise. Et à l'inverse parce que les formes urbaines sont aujourd'hui moins prégnantes, nous n'avons plus le sentiment d'avoir à respecter leur évidence confuse. Cette mobilité est d'abord apparue par l'effet des migrations des travailleurs. Nous voudrions prendre ici en considération des raisons plus « morales ».

- Le centre, un centre avait le pouvoir d'ancrer et d'asseoir nos représentations et nos démarches. A la dignité que nous apporterait la fréquentation parfois morose, parfois vacante d'un centre historique nous préférons bénéficier d'un bain de jouvence, d'avenir que les centres commerciaux un peu partout dispersés et sans relation avec le génie d'un lieu nous prodiguent. Il nous importe d'être les contemporains de notre époque que ce soit sur une autoroute, une station de ski futuriste ou un vaste complexe.
- Nous croyons avoir droit au bonheur, à ce qu'il y a de plus performant et de meilleur. En conséquence de quoi, nous nous rendons de ci de là chez le meilleur dentiste, dans le meilleur centre de remise en forme et les parents le mercredi se livrent à un va et vient incessant où leur enfant risque de s'épanouir au mieux. En conséquence de quoi, aussi la visite du monde tout entier suffira à peine à étancher notre curiosité inlassable.
- Nous n'établissons pas des relations concentriques à partir de nos voisins puis d'un quartier. Nous usons d'un réseau de relations transversales qui nous éparpillent au gré de rencontres éphémères ou durables. Le point focal c'est notre lieu de résidence parfois aveugle à son environnement et qui s'étale dans un vaste territoire indéterminé.
- Au fond seuls les exclus sont inclus dans un coin du territoire et encore cherchent-ils à en forcer les frontières

J'ai accusé le trait et je ne crois pas qu'il s'agisse d'une fatalité. Puis-je me permettre d'émettre quelques recommandations ? Quelle valeur accorder à une liberté sans limite ? Le bonheur consiste-t-il à vagabonder pour multiplier les expériences ? N'avons-nous pas intérêt à vivre en mariant le proche et le lointain ? La lenteur c'est à dire la capacité de nous attarder auprès de ce qui le mérite ne nous incite-t-elle pas à tempérer un fébrilité par ailleurs repérable en dehors du spatial comme par exemple dans le domaine de nos fougades affectives ou culturelles ?

A l'évidence cette analyse n'ignore pas la multitude des migrations forcées qui relèvent d'un autre problème.

Pierre SANSOT a écrit notamment :

- « Du bon usage de la lenteur » (Payot)
- « Chemins au vent » (Payot)
- « Les gens de peu » (PUF)

LES ORGANISATEURS

Volubilis, un lien fleuri entre les hommes et les territoires d'Europe et de Méditerranée

Nous sommes agriculteur, technicien, scientifique, artiste ou concepteur, simple citoyen, élu ou fonctionnaire. Nous habitons Istanbul, Florence, Rabat, Faro ou Avignon. Nous travaillons à tisser des liens de culture, d'amitié et d'échanges de connaissances entre nos territoires. Nous veillons à resserrer (quand ce n'est pas recréer) les liens entre la nature et la culture, l'action et la connaissance, l'art et la science.

Rencontres, programmes de coopération, ateliers internationaux et pluridisciplinaires, centre de ressources, site Web et forum de discussion sont nos moyens d'action.

La ville contemporaine (où vit 80 % de la population européenne) est un de nos champs de réflexion.

Les rencontres "vivre, rêver et faire la ville" partent d'un constat :

- un éclatement des savoirs, des cultures, des compétences sur les nouveaux territoires urbains ;
- une difficulté à maîtriser un développement et une forme urbaine éclatée et diffuse ;
- une transformation massive et rapide de la mobilité des populations urbaines, pour le travail, la consommation, les loisirs ;
- l'absence d'outils de gouvernance au bon niveau de compétence et à la bonne échelle de territoire ;
- le déficit de démocratie locale, de participation, face à une organisation de la gestion du territoire urbain opaque par son extrême complexité, son morcellement et l'inaccessibilité de l'information, dispersée, indisponible ou brute ;
- le cloisonnement et les concurrences entre acteurs, ainsi que les stratégies de "confidentialité" et autre "obligations de réserve" qui rendent toute démarche transversale difficile ;
 - l'absence de cohérence entre le projet social, le projet économique et le projet spatial et environnemental des villes étalées.
-

Les rencontres cherchent à croiser les sensibilités, les connaissances et les cultures pour aller vers des propositions qui intègrent les exigences du développement durable et du débat démocratique. Elles chercheront à faire référence à un certain modèle culturel de la ville méditerranéenne.

L'institut du Développement Durable

L'Institut du Développement Durable est un centre de ressource et un réseau d'experts international. Ses objectifs sont la vulgarisation des thématiques du développement durable et le conseil.

L'Agence Méditerranéenne de Développement Audiovisuel

Créée en 1999, AMDA est une société de production cinématographique et audiovisuelle basée en Avignon. Elle réunit des professionnels confirmés dans les domaines de la production, des techniques audiovisuelles et cinématographiques et des nouveaux médias. AMDA a conçu la partie cinématographique des rencontres.

Véloroutes, Voies Vertes – Association ÉRABLE

Créée en 1999, l'association Érable s'est constituée autour des dynamiques mises en place autour de l'opération "le Luberon à vélo". Au-delà de la relation entre vélo et tourisme durable, Érable a pour vocation d'être un collectif de réflexion et d'animation pour la prise en compte d'un tourisme plus respectueux dans les stratégies d'aménagement du territoire.