

Je souhaite que vous ayez pu accéder sans encombre à ce colloque, car par les temps qui courent, les difficultés de déplacement sont encore nombreuses et sans transition, je pense que ces obstacles tels qu'on les vit à l'heure actuelle, dus à différents facteurs - surtout climatique en ce moment - sont symptomatiques des difficultés inhérentes à une société qui fonctionne à flux tendu, pour reprendre une expression industrielle. Et Avignon, en tant que cité marchande, ne fait pas exception à cette règle commune à toutes les métropoles modernes.

Sans vouloir vous abreuver de chiffres, en voici quelques uns qui me semblent significatifs concernant Avignon et qui permettent d'illustrer cette problématique des échanges marchands. C'est ainsi que nous dénombrons sur Avignon 51 000 emplois qui représentent 45 % de tous les emplois du département de Vaucluse répartis en plusieurs centres pourvoyeurs, que ce soit d'une part l'intra muros, qui concentre 9 000 emplois tertiaires et les commerces pour l'essentiel, et d'autre part des zones commerciales et d'activités qui sont périphériques.

D'un point de vue économique, l'aire d'influence d'Avignon est mesurée grâce à trois indicateurs. Le premier de ces indicateurs, c'est ce qu'on appelle l'aire de chalandise, au travers des hypermarchés d'une part, puis d'autre part, par les cinémas avignonnais et les établissements de santé. Cette aire d'influence avignonnaise dépasse largement le périmètre de l'agglomération administrative telle qu'elle est définie à l'heure actuelle et permet d'ailleurs de dessiner le contour d'un bassin de vie beaucoup plus vaste, qui représente *grosso modo* un rayon de 20 kilomètres autour de la ville d'Avignon, même si ce n'est pas un cercle parfait.

Par ailleurs, dans cette logique, la direction départementale de l'Équipement de la région PACA, dans une étude sur la logistique de la grande distribution dans la région, s'exprimait sur le département de Vaucluse et l'agglomération avignonnaise. Je vais me permettre de vous lire le paragraphe qui concerne ce dont on est en train de parler.

*« Le département du Vaucluse et l'agglomération avignonnaise s'apparentent à un espace de passage où se télescopent des trafics aussi bien de personnes (tourisme) que de marchandises. Il y a donc lieu de mettre un accent prioritaire sur les actions d'investissements en infrastructures et les équipements destinés au traitement des marchandises (interfaces modales, plates-formes urbaines spécialisées). Parmi les pistes intéressantes à approfondir, notons la place du MIN d'Avignon, dans un nouveau système de distribution urbaine, espace stratégique desservi par la route et le fer, à proximité immédiate du centre ville, le MIN d'Avignon pourrait voir son rôle d'interface renforcé entre production et consommation renforcées.*

*Ces gestionnaires ont actuellement des demandes d'installations de la part de transporteurs messagers qui confirment l'intérêt de cette profession pour utiliser le MIN comme point d'appui dans la desserte du centre ville avignonnais. Et d'autre part, donc deuxième piste, l'impact de la politique de piétonisation du centre ville sur les dispositifs de livraison existants : centre historique attractif, population touristique croissante, dynamique commerciale, voilà autant d'arguments qui doivent pousser la ville d'Avignon à poursuivre sa politique de piétonisation du centre ville, cette stratégie d'aménagement urbain doit prendre en considération l'obligation de préserver une desserte performante des établissements concernés. Il reste cependant la question de savoir si les dispositifs logistiques en place satisfont cet objectif ou s'il faut envisager un système totalement différent et lequel. »*

Cette note de synthèse n'est pas très ancienne, puisqu'en fait elle a été éditée en juin 2003. Vous voyez que même la DRE PACA s'intéresse à cette problématique.

Pour reprendre le fil de mon introduction, notre ville est située au débouché de la vallée du Rhône et au carrefour vers le sud de l'Europe : l'Italie vers l'est et l'Espagne vers l'ouest. Cette situation géographique entraîne des échanges de toute nature, car la ville est un nœud à l'intérieur d'une vaste toile, pour reprendre une expression commune maintenant, d'un vaste réseau de voies de communication multimodales, que ce soit des voies routières, autoroutières, ferroviaires, aériennes, voire fluviales, même si à l'heure actuelle ce n'est pas une voie de communication privilégiée. La tentation de transposer ces termes empruntés au monde de l'information et à celui des échanges économiques était trop tentante pour que j'y résiste.

Car nous constatons qu'en effet, l'organisation actuelle, la structuration actuelle des métropoles, des nœuds du

réseau interurbain se fait par analogie avec cette espèce de cerveau planétaire constitué par les autoroutes de l'information et leurs interconnexions numériques. La mise en forme de la ville via les moyens de communication est donc analogue à la structuration du réseau des réseaux, de ce que certains considèrent comme le couronnement du projet technologique occidental et qui est l'internet. Car en substance, si l'information n'est ni matière ni énergie, pour reprendre l'expression du cybernéticien binaire, on peut admettre qu'à l'inverse, les échanges de matières, de marchandises, d'énergies qui ne sont finalement que la forme désincarnée de la matière, suivent les règles qui semblent universelles des échanges d'informations.

On en revient donc aux échanges marchands et à Mercure, dieu protecteur des marchands, messenger, porteur des messages entre les dieux. Tout est affaire de communication, de marchandages, dans son sens étymologique. Voilà donc ce que le contenu de votre colloque m'a inspiré et pour ce qui est de son approche plus sérieuse, je suis désolé de ne pas participer plus longtemps à ce colloque, je vais laisser le soin à d'autres éminents conférenciers d'en débattre.

En espérant avoir été dans le sujet.