

The Notion of "Accessibility"

Thomas BONNEL, France

Key words: Mobility, accessibility, handicap, town planning

SUMMARY

Accessibility is the quality of the living environment which shall meet the populations' mobility needs, in relation to every individual's ability. Accessibility is not a technical norm, it's a human right. It is part of the universal human rights act. We talk about accessibility urbanism when the latter deals with land planning and sustainable development. Accessibility urbanism gathers people who are involved in land's project and define the moving continuity theory in a global coherence system. The role of the people who are involved, the mobility incidence on land planning, the connections between transports, free market and environment disclose a necessary multi scalar approach of accessibility. When accessibility urbanism offers a continual mobility, it will ease access to conveniences. Accessibility urbanism contributes to international attraction and promotes quality of tourism. Accessibility urbanism is a land performance parameter, which needs to be integrated in land and town planning documents.

RESUME (Français)

L'accessibilité est la qualité du cadre de vie à répondre aux besoins de mobilité des populations, en fonction de leurs capacités individuelles de déplacement. L'accessibilité n'est pas une norme, c'est un droit. Elle s'inscrit au cœur des principes de l'accessibilité universelle, posés par la constitution universelle des droits de l'homme. On parle d'urbanisme de l'accès lorsque l'accessibilité s'attache à la planification et à l'aménagement durable des territoires. L'urbanisme de l'accès fédère les acteurs de l'aménagement et inscrit le principe de la continuité de la chaîne de déplacement dans un schéma de cohérence d'ensemble. Le rôle des acteurs de l'aménagement, les incidences de la mobilité sur l'aménagement des territoires, les liens étroits entre réseaux de transport, économie de marché et cadre de vie révèlent une nécessaire approche multi-scalaire de l'accessibilité. En proposant une mobilité continue, l'urbanisme de l'accès améliore le confort de desserte des sites. Il contribue ainsi à l'attractivité internationale des états et valorise la qualité de son offre touristique. L'urbanisme de l'accès est un facteur de performance territoriale, qui doit être intégré dans les documents de planification et d'urbanisme.

La notion d' « accessibilité »

Thomas BONNEL, France

1. INTRODUCTION

L'accessibilité est la qualité du cadre de vie à répondre aux besoins de mobilité des populations, en fonction de leurs capacités individuelles de déplacement.

L'accessibilité est un objectif visant à permettre à tout être humain de pouvoir se déplacer de manière autonome ou encore d'interagir avec aisance et compréhension avec l'environnement dans lequel il se situe. L'autonomie est une notion sociale de la mobilité. Je dois pouvoir me déplacer sans avoir besoin de l'autre, pour pouvoir m'insérer dans la vie sociale de mon quartier, de ma ville, de mon pays. Néanmoins, nous ne bénéficions pas tous de capacités identiques pour interagir avec nos environnements. Elles ne sont pas les mêmes lorsque nous sommes de jeunes adultes ou des personnes âgées, elles ne sont pas les mêmes lorsque nous sommes aveugles, malvoyants, sourds, muets ou en pleine possession de nos capacités cognitives et sensorielles. Aucun d'entre nous ne peut revendiquer des capacités identiques tout au long de notre vie. Nécessairement, au cours de nos existences, nos capacités s'altèrent, de manière totale, partielle, momentanée ou définitive.

Lorsque nous ne sommes pas en mesure d'interagir convenablement avec notre environnement, nous sommes en situation de handicap.

1.1 La notion de handicap

Le handicap est parfois stigmatisé à l'image de l'utilisateur en fauteuil roulant, de la personne aveugle, sourde ou encore de la maladie mentale. Pourtant, le handicap doit aussi être perçu comme une notion beaucoup plus vaste. Nos seuils de tolérance dans une situation de handicap tiennent aux facultés que nous pouvons avoir à interagir en trouvant des dispositifs compensatoires, en fonction du niveau et du caractère de nos altérations. Le niveau et le contexte social dans lequel nous nous situons nous permet d'accéder à des modes de compensation de perte d'autonomie que d'autres populations ne peuvent pas envisager. Nous ne sommes pas tous égaux dans la mobilité face au handicap. L'accessibilité est donc une notion complexe dans laquelle s'articulent un ensemble d'actions/réactions entre un cadre de vie partagé collectivement et des facultés humaines individuelles.

L'accessibilité s'appuie ainsi sur la prise en compte de capacités physiques, sensorielles et cognitives individuelles, dans un contexte d'expression collectif et évolutif.

La notion d'accessibilité est une notion nouvelle en urbanisme et en aménagement du territoire. Pourtant, elle fait partie des enjeux du développement durable. Elle nous amène à intégrer des enjeux sociaux, humains, culturels dans des conceptions techniques d'aménagement, de routes et de circulations douces. En ce sens, l'accessibilité revêt parfois

une notion de norme technique, au même titre que certaines normes environnementales. Ces certifications techniques peuvent avoir un sens dans la construction, où la destination, l'usage, le contrôle d'accès et de circulation d'un bâtiment permettent d'encadrer la mobilité des occupants ou visiteurs, de créer des points d'accueil, des issues de secours, des interfaces multiples et adaptées.

En urbanisme, l'accessibilité ne peut se contenter de ces notions techniques et doit nécessairement intégrer la notion d'accessibilité en tant que droit humain.

1.2 L'accessibilité n'est pas une norme, c'est un droit

Ce droit à la mobilité est ancien et s'inscrit au cœur des principes de l'accessibilité universelle, posés par la constitution des droits de l'homme. La constitution universelle des droits de l'homme a été adoptée par l'ONU le 10 décembre 1948 à Paris, et nous devons le terme « universel » au lieu de « internationaux » à René Cassin, Prix Nobel de la Paix en 1968. L'accessibilité universelle est donc une notion de droit de l'homme, au sens propre de la Constitution Universelle.

Depuis, les organisations internationales ont continuellement poursuivi leurs travaux, et les associations civiles leurs engagements. En 1993, après avoir créé l'Agenda 21 lors du sommet de la Terre, l'assemblée générale des Nations Unies définit un cadre pour conduire une politique transversale en direction des personnes en situation de handicap à partir de 22 règles. Sur la base de ces règles, les associations suédoises ont imaginé une méthode connue sous le nom d'Agenda 22, et reprise au niveau européen. Des préconisations ont été émises pour que les États reconnaissent l'importance générale de l'accessibilité pour l'égalisation des droits et des chances dans toutes les sphères de la vie sociale.

Ces engagements ont été à nouveau soulignés par la convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, adoptée le 13 décembre 2006, au siège de l'ONU à New York et dans laquelle les États parties reconnaissent un ensemble de droits élargis aux personnes handicapées, et notamment : *« qu'il importe que les personnes handicapées aient pleinement accès aux équipements physiques, sociaux, économiques et culturels, à la santé et à l'éducation ainsi qu'à l'information et à la communication pour jouir pleinement de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales »*. L'accessibilité est explicitement visée dans l'article 9 de la convention et souligne, entre autres, le droit des personnes à *« vivre de façon indépendante et de participer pleinement à tous les aspects de la vie »*, en ayant, par exemple, pleinement accès, sans obstacle ni barrière, *« aux bâtiments, à la voirie, aux transports et autres équipements intérieurs ou extérieurs, y compris les écoles, les logements, les installations médicales et les lieux de travail »*.

Ainsi, s'est posé le principe de la continuité de la chaîne de déplacement.

1.3 Le principe de la continuité de la chaîne de déplacement

Ce principe vise à permettre à chaque individu, en fonction de ses propres capacités, de se déplacer de manière socialement autonome, depuis son lieu d'habitation, vers et dans les lieux de travail, d'enseignement, de loisirs, d'accès aux soins. Ce principe de la continuité de la chaîne de déplacement est la clef de voute du droit à l'accessibilité. Il transpose ainsi à un ensemble d'acteurs, qu'ils soient opérateurs publics, gestionnaires, opérateurs privés, aménageurs, ou encore constructeurs, la responsabilité collective d'assurer une accessibilité continue et à l'attention de tous.

Les enjeux de l'accessibilité portent sur la nécessité d'intégrer cette notion de droit dans la mobilité et la planification des territoires.

Cette nouvelle approche de l'urbanisme de l'accès permet ainsi de révéler un projet de mobilité équilibré entre les différents territoires, et équitable entre les différentes cultures et populations.

Pour fédérer les acteurs de l'aménagement, il faut d'abord comprendre comment ils ignorent, souvent sans le savoir, les enjeux de la mobilité. Les leviers d'incidences des modes de gouvernances, des formations urbaines, des réseaux de transports, de l'économie de marché et du cadre de vie sont nombreux sur la mobilité, et trop souvent mal mesurés. Ils conduisent à une évolution des formes urbaines parfois inadaptées aux attentes des populations et cultures locales, que des résolutions collectives et objectives permettraient sans doute de corriger.

2. LES LEVIERS D'INCIDENCES DES MODES DE GOUVERNANCE

« L'État ne peut plus dire la norme car il est devenu lui-même un opérateur de marché. » *Zaki Laïdi (2002) - Politologue*

A ce jour, les États et les acteurs publics rencontrent des difficultés pour imposer une vision collective de l'aménagement du territoire. Le respect des règles à titre individué, le financement des équipements et infrastructures publiques relèvent d'une gestion du territoire de plus en plus associée à une stratégie d'opérateur privé.

2.1 Les politiques urbaines

En Europe, et plus largement dans les pays dits développés, la façon de décider l'urbanisme a sensiblement évolué au cours des dernières décennies. Les politiques urbaines occidentales se fondent plus aujourd'hui sur un plan général de développement dont une partie de la réflexion est issue d'une démarche associative et participative. D'une approche visionnaire, les politiques urbaines se tournent de plus en plus vers une combinaison entre approches planificatrices et consensuelles, comme le soulignait la Commission Européenne « Energie, environnement et développement durable » en 2003 (Guide pour les Décideurs). L'efficacité de cette approche combinée demeure néanmoins limitée par la difficulté d'appréciation des concepts abstraits tels que « améliorer l'accessibilité » par rapport aux problèmes plus

concrets tels que « le bassin d'emploi le plus proche est à 50 minutes ». La diversité du choix des outils disponibles et l'animation d'un débat fondé uniquement sur des constats et des enjeux contribuent par ailleurs à limiter la capacité réelle d'intervention des acteurs publics. En pratique, ils s'inspirent des uns des autres. Ce fut le cas en France, avec le vélo en libre service, dont le concept a été généralisé par la Mairie de Paris en juillet 2007 et qui a été repris dans la quasi-totalité des agglomérations françaises, à grand renfort de communication. Si dans de nombreux cas, certains concepts répondent à un besoin, dans d'autres ils peuvent négliger d'autres attentes réelles et prioritaires pour les usagers : la communication n'est pas la concertation.

2.2 Les compétences légales

Cette capacité d'intervention des acteurs publics se heurte également à la compétence légale et au partage des responsabilités : qui est qui, qui fait quoi ?

En France, ce point suscite aujourd'hui de nombreuses réflexions et débats autour des entités et compétences administratives. Mais la pertinence de l'échelon territorial de gouvernance reste souvent un simple enjeu politique. Pourtant, l'hétérogénéité des enjeux locaux, la diversité de nos cultures font face à la normalisation du Monde. Cette tendance à la normalisation ne doit pas appauvrir les richesses de la diversité culturelle des Etats, des pays, ou des régions. Cette crainte ne doit pas conduire à un enfermement communautaire et protectionniste, qui incite les acteurs publics à intégrer de plus en plus dans leurs politiques urbaines le facteur de risque contentieux.

C'est donc souvent dans un contexte de défiance, et sous couvert d'une assurance en responsabilité, que les acteurs publics s'engagent dans des politiques d'aménagement volontaristes et innovantes.

2.3 Le financement

Il est vrai que les acteurs publics doivent, quotidiennement, imaginer des solutions de financement d'opérations, parfois au coup par coup, en fonction des opportunités économiques locales. Ainsi, la problématique du financement public et accessoirement de la maîtrise foncière s'est nettement orientée vers le partenariat public privé, des stratégies de communication orientées, ou la réalisation d'actions communes. En France, le développement de ce type de partenariat public privé connaît un vif succès. En effet, l'élément clef du financement a trouvé, dans les opérateurs et gestionnaires privés, une solution à court terme.

Néanmoins, les leviers d'incidence de ce partenariat public privé sont significatifs sur l'évolution des formes urbaines, des enjeux et des stratégies de planification.

Ils méritent, eux aussi, un débat prospectif, tant leurs influences sur l'urbanisme sont à la fois insidieuses et significatives.

3. LES LEVIERS D'INCIDENCES DE LA NORMALISATION

« **Le consumérisme a gagné la sphère de l'aménagement.** » *La Ville Franchisée – Formes et structures de la ville contemporaine – David MANGIN (2004)*

Le contrat est simple : en contrepartie d'un portage financier que la collectivité ne peut assumer, le secteur privé impose ses modes de déplacements, guidés par des enjeux financiers et des stratégies de marché. De plus en plus, le secteur privé contrôle les transports collectifs, la tarification, les panneaux publicitaires, l'entretien des espaces «dits publics», ou encore la gestion et la sécurité des infrastructures. Ainsi, la représentation publique d'un bien devient de plus en plus indifférente au statut juridique de celui qui le fournit.

Il s'agit finalement d'un phénomène de personnalisation situationnelle de produits normalisés.

3.1 La normalisation des produits

La recherche de normalisation, une notion qui était à l'origine purement industrielle, et qui visait à rechercher une baisse des coûts de production en élaborant des processus répétitifs, s'est généralisée dans l'ensemble des protocoles de production économique, qu'ils soient de services ou de commerces.

En aménagement des territoires, et en réponse à des règlements de construction ou d'aménagement parfois difficiles à appliquer ou à interpréter, les opérateurs privés conçoivent ainsi des produits architecturaux et urbanistiques normalisés, qu'ils peuvent exporter d'un pays à l'autre, et appliquer d'une région à l'autre.

Il s'agit donc généralement d'une urbanisation répétitive, qui efface les identités géographiques, et lisse les spécificités culturelles.

3.2 Les réseaux de transport

Les réseaux de transport, l'économie de marché et le cadre de vie sont aussi des facteurs d'incidences significatifs et complexes sur l'aménagement du territoire. Implantations d'entreprises en périphérie, voies rapides de contournement d'agglomération, étalement urbain sont, par exemple, trois fortes notions co-dynamiques.

Augmentation de population et planification urbaine peu contraignante tendent ainsi à l'étalement urbain.

Dans le développement pavillonnaire à outrance, les Etats-Unis d'Amérique ont vécu, dès la première moitié du 20^{ème} siècle, un accroissement exponentiel des maisons individuelles conduisant à une chute vertigineuse de la densité de population de la majorité de ses territoires. Combiné, à cette époque, à l'essor et la démocratisation de l'automobile, le modèle des Etats-Unis s'est généralisé à l'ensemble des pays dits industrialisés.

Les pays dits émergents, qui représentent actuellement les plus forts volumes et puissances

économiques, emboîtent aujourd'hui le pas, en réponse à une évolution démographique soudaine et pourtant attendue. Le choix des tracés d'infrastructures de déplacements, que ce soient des routes ou des lignes de transports collectifs, constituent des leviers d'incidence importants pour l'accessibilité. Aujourd'hui, les réseaux de transports constituent la trame primaire de l'urbanisme de secteur, qui divise les agglomérations en zones monofonctionnelles, quartiers d'affaires, centre historiques, zones commerciales, parcs de loisirs, sites industriels, zones pavillonnaires, ou grands ensembles collectifs. Les tracés restent essentiellement guidés par des enjeux économiques, que le cadre de vie subi, s'il n'arrive pas à l'adapter. Ainsi, au nom de la libre circulation des biens et des personnes, le tracé des réseaux de transport s'appuie soit sur des dessertes d'opportunités locales, soit sur de grands axes de déplacements de masses.

Pourquoi ne pas tirer les leçons du passé des pays du Nord et inventer d'autres tracés de déplacement ou de mobilité, adaptés aux territoires et aux cultures qu'ils traversent et qu'ils desservent ? Sans doute l'émergence de la notion de mobilité a transformé notre perception concrète de la notion de déplacement.

3.3 La mobilité

La mobilité est une évolution de la notion de circulation. Les premières versions de la Charte d'Athènes (1933) définissent déjà la fonction « circuler » comme une fonction à part entière, indépendante de son rôle de desserte des bâtiments riverains. La mobilité est devenue un indicateur de capacité à circuler, qui s'appuie sur les systèmes de transport présents, disponibles, et surtout accessibles. Dans nos sociétés contemporaines, celui qui n'est pas mobile est absent.

La mobilité est ainsi devenue une valeur sociétale positive : plus je suis mobile, mieux je suis inséré. La société civile demande ainsi aux acteurs politiques de concevoir des systèmes de transports, au nom de l'équité socio-territoriale.

3.4 La mobilité et la protection de l'environnement

Le besoin de mobilité génère une croissance des systèmes de transports. On dit que le découplage entre mobilité et système de transport est relatif lorsque les réseaux de transport diminuent leurs impacts sur le développement durable des territoires (pollution, tracés, économie, ...). Il devient absolu lorsqu'il induit une baisse de la mobilité (l'organisation des systèmes de transport permet une mixité socio-économique à l'échelle du quartier favorisant une diminution du besoin de mobilité).

La recherche urbaine doit tendre vers le découplage absolu de la mobilité avec les activités socio-économiques.

3.5 Le choix du tracé

«Ainsi ces anciennes cités qui, n’ayant été au commencement que des bourgades, sont devenues par succession de temps de grandes villes, sont ordinairement si mal compassées, au prix de ces places régulières qu’un ingénieur trace à sa fantaisie dans une plaine » René Descartes, *Discours de la méthode* (1637), seconde partie

En France, le modèle de desserte des villes se fonde uniquement sur le principe des raccordements et des rocadés. La viabilité primaire supplante les viabilités secondaires et tertiaires.

Le tracé des voies doit dépasser le clivage de la mobilité, et retrouver dans la géographie des territoires un support prioritaire de réflexion. Nos territoires contemporains doivent évoluer. En périphérie, la transposition des grandes enclaves publiques (cités administratives, grands ensembles, hôpitaux, campus universitaires, ...), associée aux vastes emprises privées (grandes entreprises, hyper centres commerciaux, zones d’activités, tourisme de masse, ...) vide les centres, favorise l’étalement urbain et accroît significativement le besoin de mobilité. Ces emprises périphériques sont directement issues des «délaiés» de voirie ou d’échangeurs.

Ce modèle tant décrié en Europe est pourtant largement repris par les pays émergents. Face aux enjeux des grandes transitions démographiques qu’ils rencontrent, les pays émergents s’orientent vers un développement exponentiel de grandes agglomérations constituées de polarités monofonctionnelles, en dépit des leviers d’incidence de l’absence de planification, de leurs choix d’opportunités locales et de tracés des systèmes de transports ne tenant pas compte de la géographie des territoires. La convergence des grandes agglomérations des pays émergents vers un modèle normalisé, qui ne répond pas nécessairement aux besoins des populations locales, et ne tient pas compte des diversités culturelles, tient sans doute aux acteurs occidentaux eux-mêmes, qui semblent répéter sur d’autres continents des protocoles d’élaboration normalisés venant des pays dits du nord. Pourtant, les pays émergents et en voie de développement doivent pouvoir répondre aux enjeux socio-économiques de leurs continents en se fondant sur leur culture, leur histoire, leur géographie, au risque de confronter les populations futures à des défis irrationnels à relever.

Ainsi, l’urbanisme de l’opportunité a supplanté l’urbanisme de l’accès.

4. LES LEVIERS D’INCIDENCES ECONOMIQUES

Les leviers d’incidences économiques sont nombreux. On peut toutefois distinguer deux leviers significatifs.

L’un se réfère au modèle économique mondial prédominant : celui de l’entreprise étendue, qui parvient à décomposer son organisation pour rendre l’entreprise mobile, réactive, malléable. De cette sur-mobilité, le modèle de l’entreprise étendue s’est logiquement converti vers l’immatériel, dans lequel elle recherche et trouve une plus-value rapide faite de et dans l’instant.

L'autre se réfère à l'essor de l'économie du tourisme et des loisirs qui consomme beaucoup d'espace en prévision de pics de fréquentation saisonnier, et qui n'en laisse que trop peu la grande majorité du reste temps. Cette économie du tourisme s'oriente aussi, de plus en plus, vers un tourisme et des loisirs globaux, intégrés dans un cadre de vie de l'instant, du désir soudain, du coup de tête, et pourquoi pas, du caprice.

4.1 Le modèle de l'entreprise étendue

Le modèle de l'entreprise étendue tient principalement à la mondialisation des enjeux et des échanges, à l'évolution des technologies de l'information, la désintégration fonctionnelle des grandes entreprises et le développement de partenariats ou de filiales.

Cette forme d'organisation correspond à l'économie du savoir qui demande nécessairement la mise en commun de connaissances et de compétences. En terme géoéconomique, le modèle de l'entreprise étendue stimule la création de pôles de compétitivité régionaux. La cristallisation des ressources humaines, des savoirs, des capitaux à l'échelon territorial a toujours été un enjeu prioritaire des politiques urbaines. Dans cette évolution, les stratégies économiques se sont aussi fondées sur des revenus immobiliers, des patrimoines de marques ou de licences, ou simplement du blocage concurrentiel.

Les plans stratégiques de développement devenant de plus en plus immatériels, la plus value est faite, principalement, d'opportunité.

Après la conquête des périphéries, l'entreprise étendue tend à faire entrer les stratégies économiques dans les centres historiques ou les cœurs d'agglomération, pour rechercher une plus value immatérielle, faite d'image, de communication et de vitrine; pour s'illustrer au monde, pour valoriser son patrimoine. Dans cette logique, la préservation de sa valeur intrinsèque devient un objectif d'investissement mesuré, calculé, et programmé.

Le maintien de l'entreprise étendue sur un territoire est donc nécessairement conditionné aux conditions d'évolution du territoire, qui doit correspondre à son plan stratégique de développement. Le cas échéant, l'entreprise étendue se déplace, et migre vers un autre territoire, qui s'adapte pour l'accueillir.

La concurrence entre les régions est donc grande. L'attractivité économique des territoires est aujourd'hui un des axes politiques très forts, avec celui, paradoxalement, de la mobilité et de la connectivité territoriale.

4.2 L'économie du tourisme et des loisirs :

A ces enjeux de connectivité et de mobilité des territoires, visant à attirer les entreprises en mettant en œuvre des politiques urbaines adaptées à leurs stratégies économiques, l'économie du tourisme et des loisirs apporte également des objectifs et des attentes nouvelles, du moins depuis l'essor de l'économie industrielle.

L'économie du tourisme et des loisirs est devenue l'une des premières économies émergentes

consommatrice d'espaces.

Le tourisme grands espaces des parcs d'attractions s'est initialement fondé sur le concept de parcs à thèmes basés sur l'immersion dans un univers déterminé, comme le parc du « peuple des Lavanors » aux Pays-Bas, ou encore le modèle du complexe de loisirs, comme Disneyland Paris. Ces modèles économiques ont su évoluer, depuis le Disneyland Californien des années 50 et s'orientent aujourd'hui vers des combinaisons complexes entre parcs thématiques et villages marchands, comme La Rocca Village à Barcelone ou encore des combinaisons démesurées entre sensationnel et irrationnel, comme le « Mall of the Emirates » à Dubaï avec sa piste de ski intérieure de plus de 400 mètres, en plein désert.

Ces modèles économiques sont fondés sur le tourisme de masse.

Détenus majoritairement par des grands groupes internationaux, l'économie du tourisme de masse s'oriente également, par l'intermédiaire de ses filiales et du modèle de l'entreprise étendue, vers un tourisme plus discret, plus immatériel, à l'intérieur des quartiers et des centres historiques.

En apportant une valeur culturelle à son image, en combinant loisir, plaisir, culture, désir, l'économie du tourisme patrimonial démultiplie ses gains et accède aux plus valeurs immatérielles que l'identité des territoires génère elle-même. L'investissement s'appuie donc sur une stratégie de maîtrise immobilière des enseignes, tout autant que sur le devenir urbanistique et architectural des quartiers.

Ce tourisme marchand, moins visuel et beaucoup plus immatériel s'infiltrer dès lors dans les extensions et les rénovations urbaines de quartiers, en influençant l'analyse des politiques urbaines et les réponses qu'elles souhaitent apporter à la mixité socio-économique. L'incidence sur les quartiers est réelle. Ils doivent préserver leurs valeurs patrimoniales pour attirer ou maintenir les investisseurs privés. Désormais les quartiers chics ont leurs enseignes de marque, et les quartiers populaires des commerces indépendants en sursis. Dans les quartiers intermédiaires, les politiques urbaines tentent de reprendre le contrôle de la vie sociale et économique, en organisant des actions d'animation d'envergure, pour attirer population locale et touristes autour d'animations saisonnières. Généralement associées au patrimoine architectural, culturel ou historique, ces actions événementielles se financent et s'associent avec des partenaires privés « officiels ». En échange, l'évènement est relayé par les voyagistes qui proposent des tarifications plus avantageuses. Les week-ends tout compris ou les séjours courts s'inscrivent pleinement dans ce tourisme de l'instant. L'image de luxe est bien présente : du patrimoine, des marques, et du tout compris.

L'attractivité territoriale est un enjeu socio-économique prioritaire pour les régions et les États. On mesure combien il est parfois difficile de maîtriser, de comprendre et de garantir une attractivité territoriale faite de l'instant.

Il s'agit finalement de conduire une planification territoriale autonome, engagée, et innovante, pour l'indépendance et la liberté de choix, pour le respect des civilisations et de la diversité culturelle, pour concevoir des supports de déplacements adaptés et

découpler de manière absolue le besoin de mobilité.

5. RESOLUTIONS

De ces approches, non exhaustives mais révélatrices de la complexité des phénomènes conduisant à la formation urbaine, des résolutions communes doivent permettre d'envisager une nouvelle conception de la planification et de l'aménagement des territoires : l'urbanisme de l'accès.

5.1 Résolution n°1 - L'urbanisme de l'accès doit pouvoir s'affranchir du libéralisme économique, dans un intérêt réciproque : la ville adaptable

La durabilité d'une ville ne se mesure pas seulement dans sa densité, ses quartiers «verts» ou bâtiments à haute qualité environnementale, mais dans sa capacité à modifier, à travers le temps, les usages qu'elle fait de son sol, entre logements et bureaux, bâti ou non bâti.

Le principe de l'adaptabilité doit pouvoir répondre à l'urgence du quotidien en tenant compte du temps long de la mutation urbaine. Une ville adaptable est une ville qui tient compte de ses délaissés, ses espaces non urbanisés, et qui est attentive à l'évolution de son identité territoriale. Elle n'hésite pas, non plus, à déréglementer, pour permettre la mise en œuvre de projets innovants.

5.2 Résolution n° 2 - L'urbanisme de l'accès doit respecter et valoriser les identités, au lieu de chercher à les faire évoluer vers un dessin «visionnaire»

Le droit à l'identité fait partie de la Constitution Universelle des Droits de l'Homme. La quête identitaire jalonne l'évolution de l'enfant, et l'adolescent recherche dans ses groupes, ses communautés, une cohérence et une raison de progresser pour atteindre la maturité adulte. L'identité est le propre de la civilisation et de la solidarité.

5.3 Résolution n° 3 - L'urbanisme de l'accès doit prôner une distinction entre déplacements modérés et déplacements à grande vitesse

Les réseaux de transport doivent permettre d'une part de parcourir de longues distances dans des temps raisonnables, et de circuler dans les villes et les quartiers. Cette distinction entre déplacements à grande vitesse et déplacements modérés tend à s'atténuer, au profit de grands axes routiers engorgés, qui ne répondent finalement plus à aucune des deux fonctions en période de pointe. La grande vitesse doit permettre de relier des gares multimodales, avec des échangeurs qui deviennent perméables à la circulation libre de surface. Les réseaux de déplacement modéré respectent des tracés passants. Les boulevards traversent, desservent et animent la ville, qui devient de plus en plus attractive, ouverte et accessible. Les infrastructures de transports rapides sont progressivement absorbées, pour supprimer ou du moins atténuer leurs effets de coupure. La grande vitesse conserve ainsi sa fonction première en sortant du territoire, au profit d'une meilleure organisation des systèmes de déplacements modérés, qui restent en contact permanent et fluide avec le territoire.

5.4 Résolution n° 4 - L'urbanisme de l'accès doit favoriser l'ergonomie et le recyclage des infrastructures

L'ergonomie, utilisée dans l'analyse des postes de travail, doit être appliquée dans la conception et la réalisation des aménagements. Les professionnels de l'aménagement doivent être capables de changer d'échelle jusqu'à atteindre l'aménagement de détail.

L'idée qu'un aménagement est provisoire, et que l'on peut toujours le modifier, doit évoluer vers la réalisation d'aménagements adaptables, malléables, convertibles, et susceptibles de répondre, rapidement et à moindre coût, à des demandes spécifiques d'accès.

Le recyclage : l'exemple des voies vertes

Les voies vertes désignent des infrastructures de communication en site propre, partiellement ou totalement hors service, et qui après aménagement, sont mises à la disposition d'usagers lents non motorisés tels que les piétons, les cyclistes, les rollers.

Elles génèrent, de fait, une mixité sociale et sont utilisées, selon le tracé, pour les déplacements domicile travail, école, commerces. Elles intéressent plus particulièrement les personnes dites vulnérables qui sont sensibles à la sécurité qu'apporte ce type d'infrastructure. Les voies vertes constituent également un vecteur d'attraction touristique et favorisent les liaisons entre tourisme «extérieur» et tourisme «intérieur», en permettant de découvrir la ville et la campagne de manière différente.

Ainsi, c'est en proposant une mobilité continue que les Etats renforcent leur attractivité internationale et valorisent la qualité de leur offre touristique.

Ainsi, l'urbanisme de l'accès est sans aucun doute un facteur de performance territoriale, qui doit être intégré dans les documents de planification et d'urbanisme.

6. CONCLUSION

"L'avenir n'est jamais que du présent à mettre en ordre. Tu n'as pas à le prévoir, mais à le permettre"

Antoine de Saint-Exupéry - Citadelle

Comme nous l'expose et l'illustre Virginie RAISSON dans son ouvrage *"2033 Atlas des Futurs du Monde"* l'avenir n'est pas écrit, le futur ne se devine pas, c'est à l'homme de le permettre.

Le défi démographique repose sur l'équilibre entre vieillissement et renouvellement des populations. A ce jour, les scénarios s'orientent nettement vers un vieillissement, tendant à ralentir cette croissance démographique que nous avons connue jusqu'à présent. A l'échelle du monde, le taux de natalité diminue depuis les années 50. Le taux de mortalité a également suivi cette tendance, au profit des découvertes et révolutions sanitaires ou encore des évolutions de nos cadres de vie. Néanmoins, tous les indicateurs prédisent une montée du taux de mortalité mondial, compte tenu de la baisse continue du taux de natalité qui conduit la

plupart de nos civilisations au vieillissement.

Par ailleurs, la transition démographique que les pays dits du nord ont déjà franchi, touche maintenant les pays du sud et notamment l'Afrique. La grande différence pour nos civilisations tient essentiellement au fait que le contexte économique d'aujourd'hui n'est pas celui des 30 glorieuses et que les États n'ont nécessairement pas les mêmes moyens pour répondre favorablement aux besoins de cette transition démographique.

Pourtant, il s'agit pour les États d'une projection clef, essentielle, pour leur devenir, mais aussi pour celui du monde et de l'humanité, dont l'équilibre devra s'inscrire dans la solidarité, le partage, l'échange, le respect, et la tolérance.

C'est une réalité, nous n'avons tous ni les mêmes moyens, ni les mêmes pratiques, ni les mêmes législations, ni, finalement, les mêmes besoins ou les mêmes attentes à court terme.

C'est une réalité, nous avons tous une culture différente.

Pourtant, nous comprenons tous que l'humanité a besoin de partager ses richesses, ses ressources, ses migrations et ses échanges. Pourtant nous comprenons tous que la préservation de notre planète a besoin d'unifier et surtout de mutualiser nos pratiques, nos connaissances, nos responsabilités, individuelles et collectives.

L'accessibilité universelle est un des premiers leviers d'incidence qui répond aux attentes de toutes les cultures, de toutes les populations. Elle constitue un enjeu à court terme pour le développement économique et notamment touristique des pays du sud.

Sachons partager nos savoirs et nos expériences, sachons mutualiser nos professions et nos formations, pour conduire, ensemble, un urbanisme de l'accès fondé sur ce droit à l'accessibilité et à la mobilité, au risque d'aggraver la situation, au risque de réaliser des investissements inadaptés, au risque d'engager nos territoires vers des incidences irréversibles.

L'accessibilité fait partie de la richesse culturelle de la diversité.

L'ignorer, c'est s'appauvrir.

CONTACTS

Thomas BONNEL

OGE

40 avenue Hoche

75008 Paris

FRANCE

Tel. +33(0)153838800

Fax + 33(0)145611407

Email: thomas.bonnel@geometre-expert.fr

Web site: <http://www2.geometre-expert.fr/>