

Dominique Perchet
4, rue Frézal
82140 Saint-Antonin-Noble-Val
Tél. 0680101015
Courriel : dominiqueperchet@gmail.com

Monsieur Gérard Agam
Maire
Hôtel de Ville
82140 Saint-Antonin-Noble-Val

Objet : dossier « mobilité » et « accessibilité »
Saint-Antonin, ville pilote ?

Le 17 août 2019

Monsieur le maire,

La peinture en jaune des trottoirs, le long desquels il est interdit de se garer, n'est pas à l'origine de cette lettre mais elle vient s'ajouter à un certain nombre de signes qui me conduisent à formuler une idée en germe depuis pas mal de temps (et que les débats de la commission aménagement du bourg sur la place des moines sont venus aussi renforcer).

Préparant la réunion-débat sur les chaussées du secteur de l'Aveyron-aval (gorges de l'Aveyron et Saint-Antonin), débat prévu le 7 septembre, organisé par la Société des Amis du Vieux Saint-Antonin, j'ai relu les documents préparatoires du PCAET (Plan Climat Air-Énergie Territorial) : on peut y trouver des données sur le rôle des déplacements dans l'évolution du climat. Les solutions proposées – très générales – laissent sur notre faim, mais ce dossier n'étant pas achevé, soyons encore confiants.

Si je reste sur le territoire de Saint-Antonin-Noble-Val et dans le cadre de la charte cittaslow, toute petite partie du pays Midi-Quercy et de la QRG, je viens vous proposer d'ouvrir un chantier (pour l'instant immatériel) qui pourrait s'avérer exemplaire, conciliant héritage et innovation, et bénéfique pour la notoriété de la cité : un chantier axé sur les problématiques de mobilité et d'accessibilité. Vous me direz que ce n'est pas nouveau (les villes, grandes ou moyennes y travaillent) ; mais pour les petites, c'est encore du domaine du « rare » ; et pour des villes patrimoniales, disons médiévales, c'est à ma connaissance, inexploré.

Qu'est-ce qui est en jeu ?

- « la **résilience** urbaine » (pour prendre le vocabulaire de la charte cittaslow), la capacité à survivre : crise climatique, crise urbaine, crise économique et sociale, patrimoine... dans des conditions qui vont se durcir...
- pour Saint-Antonin en tant que ville dans la ruralité, les problématiques de **déplacements** pour des catégories de personnes très différentes avec des usages très disparates ;
- pour Saint-Antonin, ville patrimoniale, la **cohabitation entre l'Histoire et le fait urbain**, en tentant une conciliation des demandes contradictoires, en sortant par le haut, par des innovations.

Ce que je développe dans le document en fin de cette lettre, sorte de liste des éléments à prendre compte, préfigure le cadre d'une réflexion collective, à la fois locale et élargie, nourrie des études d'urbanisme, de transport, de prospective sur l'évolution de la ville (qui sont déjà assez nombreuses mais peu orientées vers des cités historiques telles que la nôtre). Une liste valable pour de nombreuses cités patrimoniales – dont Saint-Antonin.

Ce que je propose est, en abordant ce chantier, c'est de **faire de Saint-Antonin un exemple pour le futur, un cadre dont nombre de villes patrimoniales pourraient s'inspirer**, tout en définissant pour ici des modes d'organisation adaptés à ce qui nous attend, plutôt que bricolés en essayant de sauver un modèle de plus en plus inadapté.

Et comme pour toute démarche innovante, cette volonté pourrait trouver des appuis, notamment auprès des pouvoirs publics (ministères – et leurs services techniques comme le CEREMA*), de la Région (car beaucoup de villes patrimoniales sont, comme Saint-Antonin, en attente de solutions innovantes), du réseau international Cittaslow (quelles villes ont les mêmes problèmes et quelles solutions sont envisagées). On pourrait y ajouter des laboratoires universitaires orientés vers l'urbanisme et les transports.

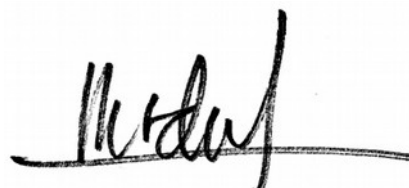
Je ne sais pas si je suis très clair, car la démarche touche tout à la fois aux domaines de l'écologie urbaine, du climat, des échanges (mobilité-accessibilité), du tourisme ; il y a dans cette réflexion le dehors (aller et venir dans le pays, la région...) et le dedans (aller et venir dans le centre bourg) et il y a aussi des temps différents : saison, hors saison. Bref, que du complexe, d'où l'intérêt d'une démarche à la fois emblématique (pour tous) et utile et fonctionnelle (pour Saint-Antonin). Mais ce projet est fait pour être défini de façon collective, comme si le cahier des charges devait être écrit de concert par tous, fonction des usages, des expériences, des exemples...

Il est tout à la fois du ressort des élus comme de la population (permanente ou temporaire), il s'inscrit dans des démarches en cours (ce qui milite pour agir sans tarder en lançant le chantier pendant le hors saison, pour que cela soit pris en compte ensuite dans le SCOT, le PCAET, d'autres politiques de tous bords).

Restant à votre disposition pour en parler de vive voix, en vous assurant que si je fais cette proposition, c'est pour être à vos côtés et faciliter autant que possible son décollage pour qu'ensuite elle se développe dans une démarche citoyenne...

Je vous prie, Monsieur le Maire, de bien vouloir agréer l'assurance de mes sentiments distingués.

Dominique Perchet



Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - <https://www.cerema.fr/fr>

MOBILITÉ-ACCESSIBILITÉ-ECHANGES

Comment concilier liberté des usages, bien commun, patrimoine et défi écologique ?

Un projet urbain que l'on peut définir provisoirement comme ceci :

une ville résiliente qui utilise ses ressources (rares) pour proposer un modèle urbain vertueux (charte cittaslow, accords de Paris COP21...) et du coup séducteur.

Les points listés ici sont une esquisse qu'il faudra travailler d'emblée pour arriver aux bonnes questions. Cette liste, actuelle ou future, doit pouvoir s'adapter et garder de la souplesse.

Prendre en compte :

- >> les usages selon les catégories sociales, économiques
- >> les contraintes
 - > écologiques (climat, énergie, bruit, risques)
 - > topographiques, historiques, urbaines
- >> les atouts du territoire.
- >> les attentes : des habitants, des visiteurs...

Solutions attendues ?

- > épargner les ressources
 - >> Sols : trouver des formules de mobilité qui économise les sols (en mouvement et aussi quand les moyens de bouger sont immobiles gâchent l'espace)
 - >> Énergie : rapport efficacité énergétique/ efficacité mobilité : quels moyens les plus efficaces, les moins producteurs de carbone, de bruit, de pollution
 - >> Temps : réévaluer la notion de vitesse ;
 - >> Patrimoine : dans une ambition « Grand site », considérer que le patrimoine est un gisement de richesse à tous points de vue et doit être protégé. Par nature, le patrimoine est hors temps et devrait être mis à l'écart pour être apprécié par ses « consommateurs », les touristes ou amateurs de patrimoine (naturel et historique).
 - >> Déplacements contraints : privilégier les solutions qui minimisent les déplacements, ou facilitent les déplacements doux (miser sur la centralité, la proximité)...
- > prendre en compte les interactions sociales : d'un côté rivalités pour l'espace disponible, de l'autre création de liens sociaux dans de nouvelles formules (autopartage, mise en commun de services...
- > rendre les services attendus en les reformulant en fonction des innovations possibles autant dans la technique que dans l'aménagement urbain

Méthode

- > se connaître : la population (en ses variations saisonnières) ; l'occupation de l'espace public (idem selon les saisons), le potentiel : foncier, entreprises, immobilier,
- > analyser les usages avec la population (dans sa diversité)
- > mobiliser les expertises de type CEREMA
- > dans le cadre des réseaux, chercher des repères, des exemples
- > tester l'accessibilité sociale avec, si nécessaire, les contreparties attendues.

Objectifs : l'urbanité (au sens large du terme)

- une ville vivante
 - une ville active
 - une ville ouverte
 - une ville soucieuse du bien commun.
-

A USAGES ET PRATIQUES

1 Selon le statut : critères valables autant pour les résidents que pour les « extérieurs » dans leur relation avec Saint-Antonin...

- > statut physique : pleine santé/handicap,
- > statut social : personnes isolées ou en relation avec d'autres pouvant aider à bouger...
- > statut géographique : urbain (centre-ville), périurbain (périphérie, hameaux), territoire élargi...
- > statut économique : actif (relation avec l'emploi), entrepreneur (liens de l'entreprise, livraisons...), client, touriste, retraité...

2 Vers le dehors (et inverse)

- > Relations avec les villes et territoires voisins
travail, achats, loisirs (zones à périmètres très variables)
- > Temporalités différentes : horaires éclatés (d'où la difficulté du covoiturage ou des transports en commun)

3 Intra-urbain

- > habitant permanent ou temporaire
- > résident avec ou sans garage inclus dans l'immobilier
- > pratique de la ville (habitat, travail, tourisme...)
- > équipement du foyer en matière de mobilité

B LES CONTRAINTES

- > écologiques (climat, énergie)...
comme partout, minimiser l'impact sur le climat, économie d'énergie, recours à de modes doux en intra-urbain,
- > topographiques, historiques, urbaines...
Ici les critères sont plus particuliers à la ville en fonction de son profil
- >> topographique (plat, accidenté), présence ou pas de réserve foncière pour dissocier les usages : mobile-immobile, stockage intermédiaire pour logistique, centre-périphérie...
- >> historique : zones de protection d'espaces, de bâtiments, voirie : large, étroite...
- >> urbaine : articulation centre-périphérie, habitat desserte activités, concilier usages (cf. supra en A)

C LES ATOUS DU TERRITOIRE

Les atouts sont souvent l'inverse des contraintes :

- >> la qualité du tissu urbain dans ses parties patrimoniales (qui fait accepter des règles différentes de la grande ville) : « cela se mérite »...
- >> la densité (petite taille qui facilite les déplacements urbains en mode doux)
- >> un projet urbain qui pourrait alors devenir un atout pour l'acceptabilité du projet

D LES ATTENTES

- >> les attentes : des habitants, des visiteurs... Conflictuelles ? Consensuelles ?
Dans quel contexte ? Selon quelles pratiques ?
- >> les injonctions nouvelles de l'urbanisme (SCOT, PLUI, PLU, PCAET, AVAP...)
- >> la notion de bien commun : l'espace public est un bien commun mais l'espace privé est également inclus dans ce bien commun
- >> le projet politique : quelle cité voulons-nous ? (voir début de la page 3, formulation provisoire possible).

A TRAVAILLER !