

Pourquoi le thème "Parcours urbains" ?

Après le remarquable congrès 2008 de Lille dont le thème « ensemble vers une ville durable » a permis de définir les bases d'une ville « accessible, solidaire, durable et prospère », le 24^e congrès international de Cobaty qui se déroulera à Saint-Etienne du 8 au 11 octobre 2009 propose à tous les Cobatystes de poursuivre ce travail de réflexion en abordant la ville durable par ses parcours urbains.

Alors qu'un peu plus de la moitié de la population mondiale et 80 % des européens vivent en ville, la thématique des parcours urbains nous concerne directement et questionne le niveau de qualité de notre quotidien. Les parcours jouent un rôle essentiel dans la perception de l'espace urbain, de son contenu, de ses relations et de ses limites. A pied, à cheval, en diligence, il y a un siècle et demi, ou bien en train, en tram, en voiture ou en vélo aujourd'hui, les modes de déplacement ont instauré le parcours comme l'une des clés de découverte, de lecture et de compréhension de la ville territoire. De facto, que l'on soit un promeneur nonchalant ou un travailleur pressé, jeune ou d'âge mûr, les parcours modifient les rapports entre les individus et l'espace qu'ils traversent. Les parcours urbains participent à la mixité sociale, l'espace public étant par définition, un lieu de rencontre et de vie.

Thème transversal de notre congrès, les parcours urbains prennent à Saint-Etienne une coloration particulière. Inscrite dans l'aire métropolitaine de Lyon, la mobilité et les déplacements constituent pour la région stéphanoise une problématique particulièrement sensible dans ses rapports avec la ville centre. La décision de réaliser l'autoroute A 45 et les débats qu'elle suscite en sont la preuve. Aussi nous avons choisi d'entamer nos travaux par une première table ronde qui puisse évaluer l'importance de la mobilité et des déplacements dans le développement des villes européennes, dans un contexte d'internationalisation croissante de l'économie et face au défi environnemental planétaire.

Saint-Etienne a non seulement accueilli le premier chemin de fer français, mais son tramway, véritable institution, n'a cessé de rouler depuis sa première mise en service en 1885. Ces deux modes de déplacement ont profondément marqué le développement de la ville. La deuxième table ronde posera la question des principes d'organisation de la ville durable au travers ses modes de déplacement.

La qualité d'une ville transparait à travers la perception de son paysage urbain et de ses espaces publics. Comme d'autres villes européennes, Saint-Etienne travaille à la valorisation des modes doux et à la continuité de ces derniers. Le citoyen doit pouvoir se transformer en marcheur urbain et devenir un véritable acteur de la ville. Ce sera le thème de notre troisième table ronde.

Saint-Etienne qui veut faire disparaître définitivement l'image désuète de « ville noire » a établi sa stratégie identitaire autour de thèmes plus valorisants comme la Culture et le Design. La biennale du design est aujourd'hui un événement international reconnu. En cette année 2009 l'inauguration de la Cité du design constituera une consécration pour cette discipline qui flirte avec l'architecture et le paysage. De notre téléphone portable à notre sac à dos d'ordinateur, en passant par le vélo, l'auto, le tram et le train, les designers valorisent les objets de notre quotidien et de nos parcours urbains. Le design sublime-t-il la valeur d'usage par le désir et le plaisir du beau ? Réponse avec nos personnalités autour de la quatrième et dernière table ronde.

INFOS PRATIQUES

Pour vous inscrire :

- A partir du dossier d'inscription à nous retourner complété et signé.
- A partir de notre site web www.cobaty-st-etienne2009.com, télécharger le dossier d'inscription à nous retourner complété et signé.

Pour une bonne gestion de ce congrès, inscrivez-vous avant le :

30 juin 2009

Table ronde 1 : mobilité et déplacements dans le développement des aires métropolitaines européennes

Vendredi 9 octobre 2009 de 10h à 11h30

- **Objectif** : dresser le tableau de l'évolution de la mobilité et des déplacements dans le développement des villes européennes, dans un contexte d'internationalisation croissante de l'économie et face au défi environnemental planétaire.

- **Constat** :

- Dans l'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne Grenoble, mais également pour d'autres territoires, le phénomène de métropolisation et l'étalement urbain génèrent un certain nombre de problèmes et plus particulièrement, une augmentation des besoins en infrastructure de transport due aux déplacements domicile-travail, avec une prédominance de la voiture individuelle.

- **Questions** :

- Où en sommes-nous en matière de stratégie et de politique urbaines dans le domaine du transport et des déplacements en France et en Europe ? Quel diagnostic, quels outils ?
- Quels sont les décisions prises lors du Grenelle de l'environnement ?
- Au regard des problématiques énergétiques et environnementales, la construction de nouvelles autoroutes (A 45 et A 89...) a-t-elle encore du sens aujourd'hui ?
- Quel est le poids économique des grands travaux de construction d'infrastructures de transport, pour la France et plus particulièrement pour le secteur des travaux publics ?
- Le processus de décision en matière d'infrastructure de transport n'est-il pas bridé en France par un cadre administratif et décisionnaire trop complexe ou manquant de cohérence : Etat, Région, Département, Communauté de Communes, Communes ?

Table ronde 2 : transformation « durable » de la ville et évolution des modes de déplacement

Vendredi 9 octobre 2009 de 11h30 à 13h

- **Objectif** : préfigurer les grands principes d'organisation de la ville durable à travers ses parcours urbains
- **Constat** :
 - Depuis 1980 les villes découvrent ou redécouvrent le tram. On compte actuellement en France environ 400 kms de lignes de tramways. Les projets en cours pourraient faire doubler ce chiffre à moyen et long terme. Ces systèmes avaient quasiment tous disparu en France vers les années 1950, à l'exception de Saint Etienne, Marseille et Lille. Le renouveau du tramway amorcé au début des années 1980 re façonne les quartiers qu'il traverse (L'exemple du tram de Clermont Ferrand ou de la deuxième ligne de tram de Saint-Etienne).
 - Après Paris et Lyon, de nombreuses villes dont Saint-Etienne mettent en place les vélos en libre-service.
 - Le quartier Vauban, à Fribourg-en-Brigau (Allemagne), le quartier BedZED près de Londres et le quartier GWL-Terrein à Amsterdam, des exemples aujourd'hui emblématiques de quartiers écologiques qui ont « dévoituriser » la ville.
- **Questions** :
 - Quel est temps consacré aux déplacements dans la vie quotidienne ?
 - Quels rapports entre espaces et temporalités des déplacements urbains ?
 - Etalement urbain et ville durable : les éco-quartiers constituent-il le nouvel enjeu de la ville de demain ?
 - La bicyclette comme alternative à la voiture n'est-il pas une réponse simpliste au problème des transports ?
 - Sommes nous comme le revendique l'architecte Rem Koolhaas dans l'homogénéisation chaotique de l'espace urbain de façon planétaire, générique, à travers le monde. qui s'adapterait nécessairement aux besoins de l'économie globale ? Un chaos générique inéluctable, conséquence fatale du pouvoir de l'économie ?
 - Comment opposer au chaos, la HQE, la Haute Qualité Existentielle ?

Table ronde 3 : La ville qui marche

Vendredi 9 octobre 2009 de 14h30 à 16h

- **Objectif** : le piéton a l'épreuve du parcours urbain : savoir si favoriser la marche urbaine, c'est garantir l'attrait, l'animation, la sécurité et la convivialité de la ville tout en veillant à la santé des habitants.
- **Constat** :
 - On assiste à la valorisation des modes doux et au retour de la marche comme moyen de transport
 - Le marcheur urbain, qu'il flâne ou qu'il se rende d'un pas pressé à sa destination, compose un parcours qui lui est propre.
- **Questions** :
 - Comment ancrer physiquement le marcheur au sein du territoire qu'il parcourt ? Quels sont les critères d'intégration des piétons dans la ville ?
 - Comment l'orienter dans une ville de plus en plus complexe (repérages et encodages) ? Parcours choisis ou parcours subis ?
 - Quels aménagements urbains destinés aux piétons :
 - la logique de séparation des flux : les aménagements classiques dits de la séparation des flux consistant à maintenir les piétons sur des trottoirs, les cyclistes sur des pistes cyclables, les voitures sur les voiries et les bus et les trams en site propre ou en couloir ; protéger les plus faibles des plus forts.
 - ou la logique de mixité des flux nécessitant une stricte limitation de la vitesse (espaces de rencontres ou « espaces civilisés ») ?
 - La vitesse de la ville dépend-t-elle de ses modes de gestion de la distance ? La mobilité pédestre est-elle plus rapide dans la ville dense et diverse ?
 - Le marcheur est-il un véritable acteur urbain ?

Table ronde 4 : Le design, entre valeur d'usage, desir et plaisir du beau

Samedi 10 octobre 2009 de 9h à 10h30

- **Objectif** : définir le rôle et la place du design dans la composition du paysage urbain en général et des espaces publics multimodaux en particulier.
- **Constat** :
 - Train, tram, voiture, vélo... passent par le crayon des designers.
 - Le phénomène de marche urbaine s'accompagne d'une « accessoirisation designée » : chaussures et autres équipements dérivés du monde sportif ; vêtements adaptés à la marche urbaine, au froid, à la pluie, à la transpiration ; utilisation de multiples engins assimilés aux 2 roues : rollers et chaussures à rollers intégrés, skates, trottinettes, échasses à ressorts ; téléphone portable, gps et baladeur (I phone) ; sacs à dos, valises à roulette, sacs banane, lunettes...
- **Questions** :
 - Comment définir le design?
 - Le design : un métier ou des métiers ? Liens avec l'architecture et le paysage ?
 - Le design est-il « durable » ?
 - Saint-Etienne capitale du Design ? Rôle de la Cité du Design
 - Fonctions symboliques du design?
 - Etudes de cas illustrées...