

**Discours ouverture colloque**  
**«Quelles mobilités durables dans les zones de faible densité ?»**  
**par Alain REYNAUD**  
**Le 4 décembre 2009 Sainte Tulle**

Mesdames et Messieurs,

Permettez moi tout d'abord d'excuser M. Jean Louis AMATO, Président de l'ORT, retenu aujourd'hui par d'ardentes obligations professionnelles et qui m'a demandé, en ma qualité de trésorier de l'ORT et de Président de la FNTV PACA, d'ouvrir ce nouveau colloque de l'Observatoire.

Je voudrais vous remercier, toutes et tous, pour votre présence aujourd'hui à Sainte Tulle, présence qui augure, je l'espère, d'une qualité de débat qui n'a jamais fait défaut à l'ORT.

Je souhaite également dire ma reconnaissance à toutes les personnes qui ont accepté par leur présence et leur intervention de faire naître le débat et éclairer nos réflexions. Je les cite :

- Mr Michel MARTIN de la DREAL,
- M<sup>me</sup> Edmée RICHARD et Monsieur Laurent SABATIER du CERTU,
- Mr Thierry COQUIL du Conseil Régional PACA,
- Mr Lionel MOUTIER du Conseil de Développement des Alpes de Haute
- Provence,
- M<sup>me</sup> Katia MICHIELETTO de l'OCCITANE,
- Madame Valérie BUTTIGNOL du CETE
- Et enfin Madame Florence GIUSTI et Monsieur GERARD RUIZ de la Mission des Alpes.

Un mot enfin pour attirer votre attention sur le précieux travail de préparation réalisé par l'équipe de l'ORT mais aussi pour remercier par avance notre animateur, M. Yves BLISSON, dont les connaissances et l'expertise en matière de transports collectifs commencent à faire référence.

Je vais lui céder très rapidement la parole mais avant j'ai 2 mots à vous dire.

En organisant aujourd'hui ce débat, l'ORT pose implicitement la question d'une mobilité à 2 vitesses : une mobilité des villes opposée ou opposable à une mobilité des « champs ».

La dualité Ville/campagne a longtemps structuré la société (et l'identité) française. Sociologie, économie, culture, architecture, géographie.. tout oppose les villes et les campagnes. Pour autant sous l'effet conjugué de l'exode rural, de l'expansion urbaine, des politiques d'aménagement et de désenclavements des territoires, urbains et ruraux ont aujourd'hui tendance à se rapprocher.

Ces évolutions nous les vivons également en matière de déplacements et de transports collectifs.

Longtemps en effet des caractéristiques fortes opposaient mobilités urbaines et mobilités rurales :

Demandes de déplacements,  
Modes de déplacements,  
Offre de transports collectifs  
Organisation des réseaux de transports,  
Economie des transports.

Ces caractéristiques fortes demeurent. Cependant sous l'effet notamment de la périurbanisation, nous ne pouvons plus aujourd'hui opposer un transport des villes (dense et attractif) à un transport des champs (pauvre et désertifié) ou une mobilité urbaine (durable) à une mobilité rurale (moins vertueuse).

Pour preuve, je constate aujourd'hui:

Un vrai dynamisme des territoires ruraux qui attirent de plus en plus d'actifs (ceux que les sociologues nomment les néo ruraux). Selon l'Insee, 3 salariés sur 4 vivent en dehors des périmètres urbains.

Et dans le même temps, nous observons et vivons une « reprise en main » des politiques transports par les collectivités locales concernées. Monsieur COQUIL nous exposera tout à l'heure les grands traits de la politique régionale des transports. Mais je pense également aux nouveaux schémas de transports mis en place par les 2 départements alpins qui redéfinissent et redynamisent l'offre de transports collectifs.

Je crois donc opportun que dans le cadre raisonné et serein de l'ORT nous prenions ensemble le temps de la réflexion et jetions un regard attentif sur le phénomène passionnant qui semble se dessiner sous nos yeux.

Pour terminer, je vais faire appel à Jean GIONO qui disait « les sentiers battus n'offrent guère de richesses, les autres en sont pleins ». C'est un conseil et une invitation pour la discussion qui va maintenant s'ouvrir...

Merci,  
Alain REYNAUD