

CONCOURS INTERNE D'INGÉNIEUR TERRITORIAL

SESSION 2021

ÉPREUVE DE NOTE

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Rédaction d'une note à partir d'un dossier portant sur la spécialité choisie par le candidat au moment de son inscription.

Durée : 4 heures

Coefficient : 3

SPÉCIALITÉ : INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX
--

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- ♦ Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 36 pages.

Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqué.

S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

Vous êtes ingénieur territorial au sein de la direction des infrastructures et réseaux de la communauté urbaine de Commurba (500 000 habitants), en charge des déplacements pour la Ville d'Ingéville (60 000 habitants).

Suite aux conclusions d'une récente étude réalisée à l'échelle de la communauté urbaine, le Maire d'Ingéville est préoccupé par le temps de parcours nécessaire à ses concitoyens pour accéder aux différents services de sa collectivité. Pour faire face à cette problématique, il s'est engagé en début de mandature à améliorer l'accessibilité aux équipements municipaux dans les différents secteurs du territoire, ainsi qu'à favoriser le maintien et l'installation de commerces et de services de proximité. Le Maire souhaite de cette manière que chaque concitoyen puisse se situer à moins d'un quart d'heure des principales polarités de la ville sans utiliser la voiture.

Dans un premier temps, le Directeur Général des Services (DGS) vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport sur la ville du quart d'heure.

12 points

Dans un deuxième temps, il vous demande d'établir une méthodologie et des propositions opérationnelles pour favoriser l'accès aux principales centralités du territoire. Cette démarche devra interroger le maillage des services sur la ville et contribuer au développement d'une mobilité durable.

Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.

8 points

Liste des documents :

- Document 1 :** « Les quartiers doivent redevenir des villages dans la ville : l'ambition de la mairie de Metz » - *Le Monde* - septembre 2020 - 2 pages
- Document 2 :** « Le lien urbanisme et déplacements. Au service d'une politique territoriale durable et cohérente » - *AUCAME Caen Normandie - Qu'en savons-nous ? n°94* - septembre 2017 - 4 pages
- Document 3 :** « La Ville du quart d'heure : utopie ? fantasme ? écran de fumée ? » - Alice Delaleu - *Chroniques d'architecture* - 25 août 2020 - 5 pages
- Document 4 :** « Politique de déplacement : l'indispensable de l'urbanisme trop souvent délaissé » - *blog.elueslocales.fr* - août 2018 - 3 pages
- Document 5 :** « La mobilité urbaine n'est pas qu'une question de transport » - Jean-Bernard Girault - *journal dunet.com* - 27 octobre 2014 - 3 pages
- Document 6 :** « L'État s'engage pour la mobilité propre et la qualité de l'air. Loi mobilités. » (extraits) - *Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire* - juillet 2018 - 6 pages

- Document 7 :** « Paris, future capitale mondiale du quart d'heure ? » - *Le Parisien* - 17 septembre 2020 - 4 pages
- Document 8 :** « Définition de la politique vélo de la Communauté Urbaine de Bordeaux. Fiches action » (extrait) - *bordeaux-metropole.fr* - juin 2012 - 6 pages

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

« Les quartiers doivent redevenir des “villages dans la ville” » : l’ambition de la mairie de Metz

Propos recueillis par [Catherine Rollot](#)



Béatrice Agamennone était candidate (sans étiquette) à Metz aux dernières élections municipales.

En quoi consiste votre mission ?

La ville du quart d’heure doit permettre à tous les Messins de trouver tout ce dont ils ont besoin dans leur vie quotidienne, à moins de quinze minutes de chez eux à pied, à vélo ou en transports en commun. Pour construire cette ville décentralisée, il nous faut non seulement amener les services municipaux dans les quartiers, mais aussi favoriser le maintien et l’installation de commerces et d’équipements de proximité. Cela passe par une densification du réseau des transports en commun et des mobilités douces. Les quartiers doivent redevenir des « villages dans la ville », bien équipés et accessibles, mais aussi des lieux où l’on trouvera du lien social, de la convivialité et de la nature. Pour cela, il faut aménager des places, des lieux de rencontres et doubler le nombre d’îlots verts (du petit jardin à la forêt urbaine), afin que chacun des habitants de Metz ne vive pas à plus de 500 mètres de l’un d’entre eux.

Pour construire « ces villages dans la ville », vous vous appuyez sur les mairies de quartier, des structures dont certaines avaient été

fermées en 2017 par la précédente équipe municipale, en raison d'une fréquentation trop faible...

Ces lieux étaient devenus des coquilles vides car on n'y proposait pas assez de services et d'échanges. Notre idée est de réinvestir les six mairies de quartier existantes et d'en ouvrir quatre supplémentaires. Elles doivent redevenir des lieux centraux qui gèrent tous les services de proximité et pas uniquement l'état civil. On pourra y accomplir toutes les démarches administratives sans avoir besoin de se déplacer à l'hôtel de ville. On y trouvera un guichet unique « formation emploi », mais aussi la possibilité d'échanger avec des élus et des agents municipaux des différents services pour faire remonter les doléances et les propositions des citoyens.

Dans une ville moyenne comme Metz (120 000 habitants), ce programme n'est-il pas plus facile à mettre en place que dans les métropoles, car déjà en partie une réalité ?

L'accessibilité en un quart d'heure n'est pas la norme dans tous nos quartiers. Certains secteurs sont assez éloignés du centre-ville, en manque de services de proximité et mal desservis en transports en commun. Par ailleurs, dans des endroits pourtant relativement proches des commodités du centre-ville, de nombreux habitants et notamment des jeunes partagent un sentiment d'assignation à résidence. Ils n'y vont jamais car ils ne s'y sentent pas à leur place. Il faut donc leur amener à domicile des ressources administratives, économiques et culturelles. Le concept de la ville du quart d'heure n'est pas un copier-coller mais doit être adapté à la réalité du terrain. Nous n'avons pas les mêmes problématiques ni les mêmes moyens qu'une grande métropole. Cela n'aurait pas de sens de démultiplier les services un peu partout dans la ville, à la même échelle que ce qui est envisagé à Paris. Mais l'objectif est le même : améliorer la qualité de vie des habitants tout en réduisant l'impact environnemental des activités urbaines.

LE LIEN URBANISME ET DÉPLACEMENTS

AU SERVICE D'UNE POLITIQUE TERRITORIALE DURABLE ET COHÉRENTE



Généralisé dans les années 2000 avec la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), le lien entre urbanisme et déplacements est une façon de « penser la ville », devenue aujourd'hui incontournable, et plutôt bien intégrée dans les politiques publiques actuelles. Elle représente ainsi la clé de voute du projet du SCoT de Caen-Métropole, visant à contrecarrer les effets de l'étalement urbain, particulièrement prégnant dans l'aire urbaine caennaise.

A l'heure où le territoire caennais entre dans une nouvelle phase de planification importante (révision du SCoT, PLH ; élaboration d'un PLUi), il convient de se réinterroger sur ce lien, ses implications et la manière de le concevoir.

LE LIEN URBANISME ET DÉPLACEMENTS, QUÉSACO ?

Il n'existe pas de définition propre à la notion de lien entre urbanisme et déplacements. Il s'agit avant tout d'une façon de concevoir l'aménagement visant à consi-

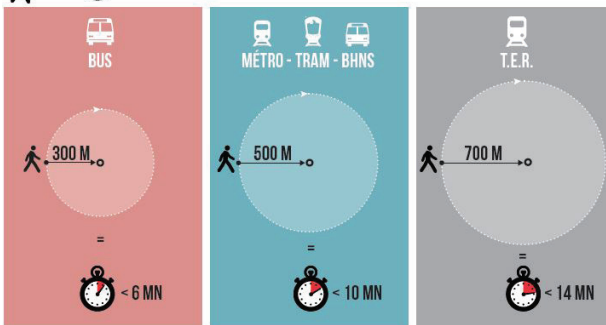
dérer simultanément et d'un point de vue systémique les problématiques urbaines et celles liées à la mobilité. Il vise notamment à faire coïncider la demande de mobilité engendrée par le type d'urbanisation d'un secteur avec l'offre de transport présente ou à imaginer.

Alors que les différentes politiques publiques (habitat, économie, environnement...) étaient traitées jusqu'ici de façon sectorisée, du fait notamment d'un émiettement des compétences entre les différents acteurs publics, faire le lien entre l'urbanisation et les déplacements permet d'articuler entre elles ces différentes politiques, afin d'améliorer leur efficacité.

Adapter la desserte en transport collectif à la densité urbaine d'un quartier

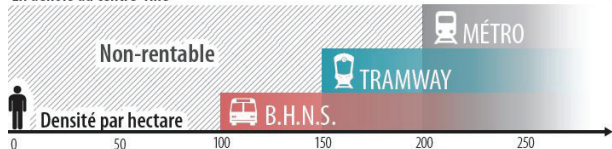
④ ZONE DE DESSERTE ET SEUILS DE DENSITÉ

50 M. = 1 MN



LES SEUILS DE DENSITÉ THÉORIQUES EN INDIVIDUS PAR HECTARE

En dehors du centre-ville



NB. Un BHNS est considéré pertinent à partir de 100 individus par hectare

(infographie : Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise - 2016)

POURQUOI LIER URBANISME ET MOBILITÉ ?

Depuis les années 60, la périurbanisation a connu un véritable essor, liée à la conjonction de deux phénomènes : l'aspiration des ménages à la propriété individuelle dont l'acquisition était facilitée par l'État, et la forte motorisation de la société. Ce modèle a entraîné une croissance exponentielle et une dilution des tissus urbains, ainsi qu'une dépendance des ménages à l'automobile. Or, ce modèle montre aujourd'hui ses limites et confronte les territoires à de véritables défis (pollution de l'air, banalisation des paysages, ...) fragilisant petit à petit leurs attractivités.

Conscient de ces limites, la loi SRU de 2000 promeut un nouveau modèle de développement urbain, plus durable, basé sur la reconquête de la ville, et dont le lien urbanisme/déplacements est la clé de voûte.

QUELQUES REPÈRES CHRONOLOGIQUES :

- **1982** : Loi des Transports Intérieurs (LOTI)
 - > Planification des transports avec l'ins-tauration des plans de déplacements urbains (PDU).
- **2000** : Loi Solidarité et Renouvellement Urbain
 - > Articulation des politiques publiques urbaines et de déplacements avec compati-bilité entre SCoT, PDU et PLU.
- **2009-2010** : Lois Grenelle
 - > Répartition équilibrée des zones d'emplois, d'habitat, de commerces et de services.
 - > Création d'un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun.
 - > Fait du PLU intercom-munal la règle, celui-ci pouvant tenir lieu de PDU.
- **2014** : Loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Renové
 - > Création du pro-gramme d'orientation et d'action (POA), facilitant l'intégration du PDU dans le PLU.
- **2016** : Loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République
 - > Création du SRAD-DET, schéma régio-nal d'aménagement multidimensionnel, avec rapport de compatibilité pour les SCoT, PDU et PLU.

Limitier la consommation foncière et la banalisation des paysages

Les infrastructures de transports sont particulière-ment gourmandes en foncier. On estime ainsi que les infrastructures de déplacements représentent 5,3 % de la surface totale de Caen-Métropole en 2012. Or le foncier est une ressource finie, et son artificialisation est un processus difficilement ré-versible.

Recentrer l'urbanisation autour des axes de trans-ports déjà existants permet d'optimiser l'utili-sation de ces infrastructures et évite le déploie-ment de nouvelles. En outre, l'urbanisation des tissus urbains déjà existants empêche le mitage du territoire et préserve la qualité des paysages périurbains et ruraux, standardisés par le modèle pavillonnaire. Il nécessite également de repenser les formes urbaines et le traitement des espaces publics. L'objectif est d'assurer l'insertion urbaine des réseaux de transports et contribue à dévelop-per un cadre de vie et un paysage urbain de qua-lité.



Optimiser le coût des infrastructures

La construction d'une infrastructure de transport, notamment lorsqu'il s'agit d'un transport collectif dit « lourd » (métro, tramway...), représente un investissement conséquent pour les collectivités locales. A titre d'exemple, le projet de tramferri-sation et d'extension du tramway de Caen la mer, prévu pour 2019, est estimé à 245 millions €, pro-jet parmi les moins onéreux de France.

Alors que le contexte budgétaire des collectivités locales est particulièrement compliqué, diminuer le linéaire d'infrastructures à construire et den-sifier autour des axes existants permet d'assurer l'efficacité économique des investissements de la collectivité et la rentabilisation de l'infrastructure.

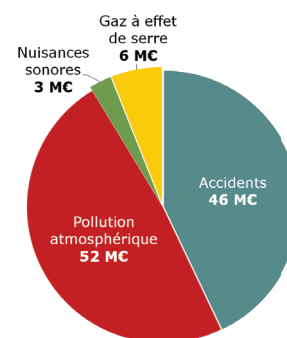


Répondre aux enjeux environnementaux et sanitaires

La dépendance automobile des territoires a entraî-né ces dernières années une diminution de la qua-lité de l'air dans les milieux urbains et une expo-sition, de plus en plus chronique de la population aux pollutions atmosphériques mais également aux bruits. Le coût de la pollution atmosphérique en matière d'impact sur la santé et l'environne-ment est estimé en 2015 à hauteur de 101,3 mil-liard € pour la société française, soit deux fois plus que le tabac.

Le lien urbanisme et déplacements offre plusieurs solutions à cette problématique : favoriser les dé-placements alternatifs à travers une nouvelle urba-nisation du territoire et donc limiter les émissions automobiles, mais aussi limiter l'exposition des populations aux nuisances automobiles en réflé-chissant à la localisation et l'architecture urbaine des espaces habités.

Les coûts externes des transports dans Caen la mer en 2010



(source : Compte déplacements de Caen la mer, Aucame)

Prévenir les ségrégations spatiales et la vulnérabilité énergétique des ménages

Le système de périurbanisation a également amené à une forme de ségrégation socio-spatiale. L'aspi-ration à la propriété individuelle, le coût du foncier, et le développement de réseaux routiers efficaces ont poussé les ménages modestes, pouvant avoir accès à la propriété, à s'installer toujours plus loin des centres urbains et zones d'emplois. Ces mé-nages sont alors dépendants de la voiture, de son coût de fonctionnement et notamment de celui de son énergie.

Sur ces territoires peu denses, où l'offre alterna-tive à l'automobile est difficilement envisageable, le risque d'une mobilité restreinte et d'une forme d'isolement est relativement prégnant, si la fac-ture énergétique venait à subitement augmenter pour ces ménages. Proposer une offre de loge-ments accessibles proches des réseaux existants permettrait d'offrir à ces ménages une solution de mobilité alternative et contribuerait à revitaliser les centres urbains.

Optimiser la fréquentation des réseaux de transport

Le tramway de Tours, rue nationale (source : letramdetours.net)

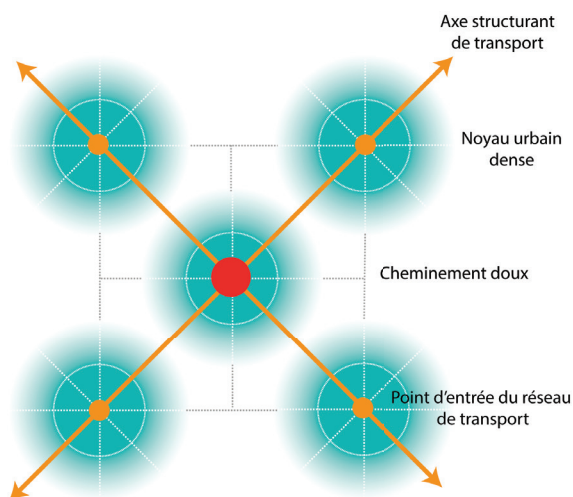
LES GRANDS PRINCIPES ET CONCEPTS LIANT URBANISME ET DÉPLACEMENTS

Densifier, mixer les usages, perméabiliser et redistribuer l'espace public... la façon de concevoir la ville a fortement évolué ces 15 dernières années, avec l'objectif de construire une ville plus durable, fonctionnelle et attractive.

La ville « compacte »

Appelé aussi ville des « courtes distances », la ville compacte repose sur trois grands principes : densité, mixité fonctionnelle et mixité sociale. L'objectif est ainsi d'offrir au plus près des habitants le maximum d'opportunités urbaines (emplois, commerces, services) et réduire ainsi les distances de déplacements, plus favorables à l'usage du vélo et de la marche. La mixité fonctionnelle permet également de varier les besoins et temps de déplacements, afin d'éviter les phénomènes de pointes dans les transports collectifs.

Principe de la ville compacte

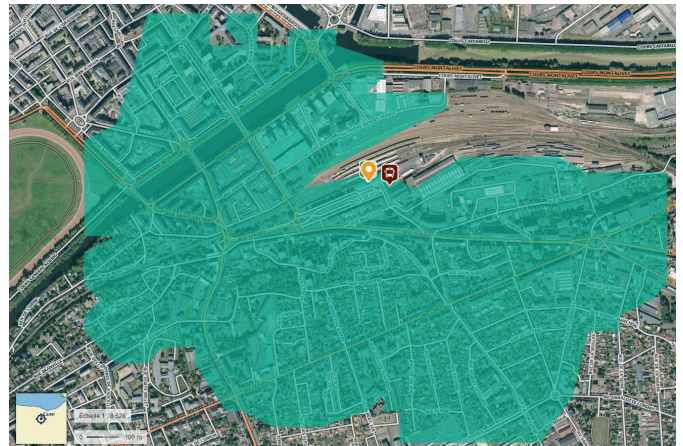


Couplé à une structure urbaine polarisée, la ville compacte cherche à densifier habitat, emplois et services en un certain nombre de points, dans le but de massifier les flux de déplacements possibles à l'origine ou à destination de ces zones, et ainsi créer un contexte favorable au déploiement d'une offre importante de transports collectifs, si possible en site propre.

La ville « accessible ou perméable »

Autoroutes, voies ferrées, lotissements en impasse, grandes emprises foncières... les espaces se sont quelque peu fermés au fur et à mesure de la construction urbaine, rendant la ville de moins en moins praticable pour les modes doux.

Isochrone de 15 min à pied autour de la gare de Caen



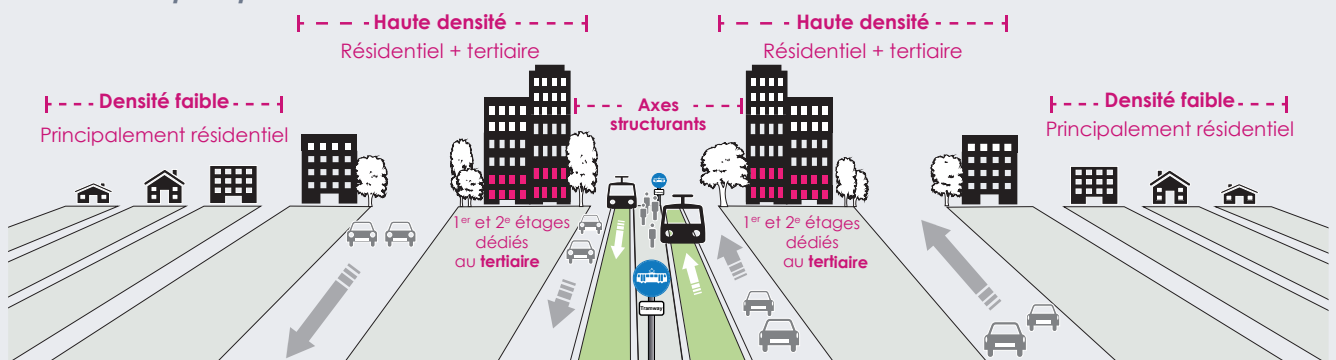
Or, la ville compacte ne peut fonctionner que si l'accessibilité de tous, et notamment piétonne, fait partie intégrante de la conception des formes urbaines, assurant ainsi un accès facile à destination des principaux lieux de vie et nœuds de transports collectifs. Il est ainsi nécessaire d'aménager des itinéraires piétons et cyclables de qualité, lisibles et les plus directs possibles, trois critères déterminant dans le choix modal d'un déplacement.

Le lien urbanisme et déplacements à l'international

Aménager la ville selon une logique urbanisme et déplacement n'est un concept typiquement français. Bien au contraire ! Depuis les années 70, beaucoup de villes allemandes ont été construites selon ce modèle : Freiburg im Breisgau, avec ses quartiers denses sans voitures, ou Karlsruhe et son réseau de tram-trains interconnectés permettant de relier le centre urbain et les divers pôles secondaires, sont considérées aujourd'hui comme des références en la matière.

Les américains ont également adhéré à cette logique, en développant leur propre concept appelé Transit Oriented Development (TOD). Cette philosophie repose sur l'urbanisation autour des grandes stations de transports collectifs ou points de covoiturage, selon trois grands principes : mixité fonctionnelle, forte densité et haute qualité d'aménagement des espaces publics. Appliqué initialement à certains quartiers de Washington et Portland dans les années 70, le TOD a fait son chemin dans plusieurs grandes villes américaines.

Illustration du principe du TOD



Réalisation : Aucame, d'après urb3.wordpress.com

Le partage de l'espace public

Principalement dévolu à l'automobile, l'espace public doit amorcer sa mue, afin de redonner plus de place aux modes alternatifs. A titre d'exemple, à Paris, la voiture occupe près de 50 % de l'espace public (voirie et stationnement) pour seulement 13 % des déplacements effectués. Les politiques actuelles visent ainsi à rétablir un certain équilibre dans l'occupation d'un espace public de plus en plus contraint, afin de rétablir la compétitivité des modes alternatifs.

La philosophie des politiques actuelles n'est plus à la segmentation de la voirie en fonction de chacun des modes mais bien de partager et faire cohabiter les différents usagers sur un même espace. L'Etat a ainsi lancé un programme partenarial en 2006, intitulé « une voirie pour tous », et qui consiste à concilier les différents usages de la voirie, à travers notamment le développement des zones apaisées, type zones de rencontre.

Partage de la voirie avec une zone de rencontre



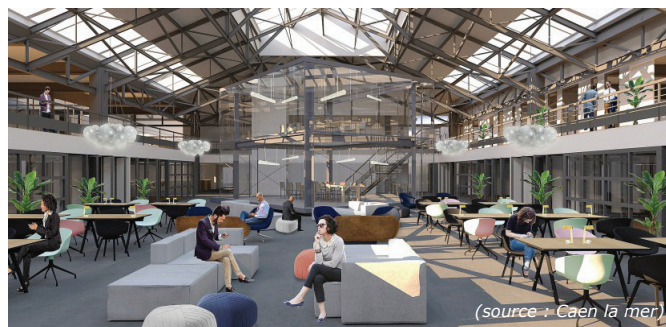
(source : Fédération française des usagers de la bicyclette)

La ville « optimisée »

Adapter l'urbanisation aux nouveaux modes de vie est également un moyen de jouer sur la mobilité des personnes et des marchandises. La tendance est aujourd'hui aux pratiques collaboratives, ce qui a favorisé l'émergence de nouveaux espaces, appelés tiers-lieux ou espace de coworking. Ces espaces de travail partagés et délocalisés permettent à tous

d'exercer son activité professionnelle au plus près de chez soi. Permettre l'implantation de ce type d'espace réduit fortement les distances de déplacements domicile/travail et fait décroître la dépendance automobile.

MoHo, création d'un espace de coworking dédié à l'innovation et l'entreprenariat dans les anciens locaux Renault quai Hamelin à Caen



De manière générale, la tendance aujourd'hui est à la mixité des usages d'un lieu ou d'un bâti. Les parkings ne servent plus uniquement au stationnement automobile, ou les supermarchés à faire des achats, mais on y installe des consignes de livraisons pour retirer ses achats faits en ligne. De même, le développement des services et commerces en gare montre la volonté de rationaliser l'usage des lieux et diminuer dans le même temps les besoins contraints de mobilité.

Un exemple d'outil, le contrat d'axe

Outre les outils classiques de planification (PLUi-D, SCoT,...), il existe d'autres outils plus opérationnels permettant de mettre en œuvre ce lien urbanisme/déplacements. Le plus couramment rencontré, le contrat d'axe est une démarche négociée entre une autorité organisatrice de la mobilité et un territoire. Ce dernier s'engage à intensifier l'urbanisation autour d'un axe structurant de transports collectifs et assurer l'accessibilité multimodale aux stations du réseau, tandis que l'autorité organisatrice s'engage sur un niveau de desserte de l'axe.

L'articulation des politiques urbaines et de mobilités est devenue inéluctable pour répondre aux enjeux qui pèsent sur la ville. Ce lien s'est tissé progressivement dans les politiques territoriales à l'échelle nationale dont on commence aujourd'hui à voir les premiers effets (léger ralentissement de la consommation foncière, stabilisation de la part modale automobile...). Pour autant, les objectifs de la ville durable, notamment d'un point de vue social et sanitaire, sont loin d'être atteints, nécessitant de poursuivre cet effort.

- **Articuler urbanisme et transport-TOD : Les contrats d'axe français à la lumière du Transit-Oriented Development (TOD)**, Collection Connaissances – CEREMA, 2015, 152 p.
- **Comment mieux articuler urbanisme et transports ?**, Collection Regards de l'AGAM-Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, 2016, 8 p.

- **Cohérence urbanisme/transport : quelques « bonnes pratiques » de développement durable en Europe** - EPURES Agence d'urbanisme de la région stéphanoise, 2004, 12 p.
- **L'émergence des tiers-lieux**, Collection Qu'en savons-nous ? - Aucame, n° 91, mars 2017, 4 p.

Directeur de la publication : Patrice DUNY

Contact : xavier.lepetit@aucame.fr

Réalisation et mise en page : AUCAME 2017

Illustrations : AUCAME, sauf mention contraire



Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole
19 avenue Pierre Mendès France - 14000 CAEN
Tel : 02 31 86 94 00
contact@aucame.fr
www.aucame.fr

DÉPÔT LÉGAL : 3^e TRIMESTRE 2017
ISSN : 1964-5155



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE

Pour + d'info sur l'Open Data, flashez ce QR Code



La Ville du quart d'heure : utopie ? fantasme ? écran de fumée ?

25 AOÛT 2020



@asado

A l'ère où les bonnes consciences s'affichent plus volontiers que les grandes réflexions, la ville du quart d'heure ou le nouvel écran de fumée de la politique de proximité.

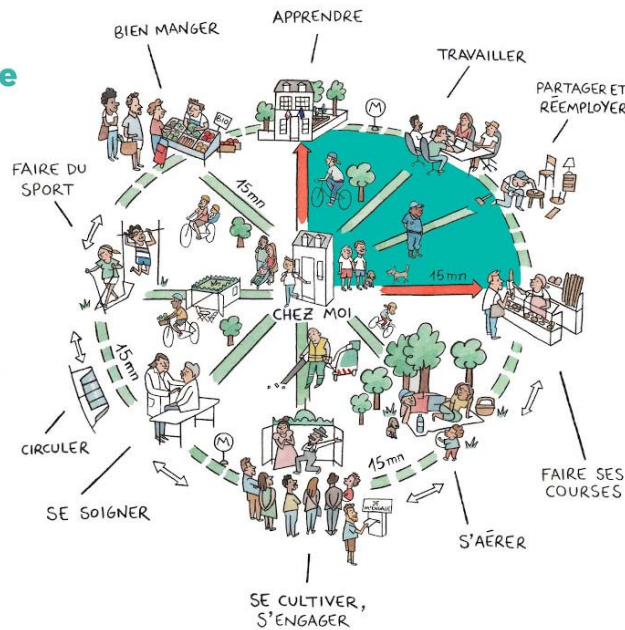
Les politiques ont toujours su y faire pour reprendre à leur compte des concepts prospectifs plus ou moins pertinents. Cette année si particulière, qui coïncidait avec les élections municipales, a donc vu émerger une idée de Carlos Moreno, idée vieille d'il y a déjà quelques années.

Anna Hidalgo et d'autres édiles métropolitains assurent ainsi qu'une des réponses à l'amélioration du bilan carbone des villes est de créer « *la ville du quart d'heure* ». Au point d'ailleurs d'en avoir dédié un portefeuille à la Mairie de Paris.

Comme nos bons et sympathiques professeurs de philo s'arrachent les cheveux à nous l'apprendre, il est de bon ton de définir ce dont on parle. Alors, kezako « *la ville du quart d'heure* », ce fabuleux élément de langage, objet de fantasmes bien verts et qui pourtant reste encore bien nébuleux ?

« *C'est la ville des proximités où l'on trouve tout ce dont on a besoin à moins de 15 minutes de chez soi. C'est la condition de la transformation écologique de la ville, tout en améliorant la vie quotidienne des Parisiens* », a expliqué la maire sortante de Paris, lors d'un meeting le 14 janvier 2020. Vu comme ça, rien à redire, surtout pour des électeurs toujours plus réfractaires à l'idée de faire leurs courses ailleurs que dans leur propre arrondissement.

La ville du quart d'heure



@Paris en commun

Cependant, chacun sait que nos politiques sont devenus maîtres dans l'art d'essorer les concepts les plus brillants ou inversement de mettre en lumière des idées plus fumeuses.

A l'origine, un professeur de la Sorbonne, supporter d'Anne Hidalgo, Carlos Moreno, « spécialiste de la ville intelligente ». Dans un texte publié en octobre 2016 dans La Tribune, quotidien économique et boursier, le scientifique (c'est ce qui est écrit sur sa page Wikipédia) spécialiste de la « *Human Smart City* » (depuis son site internet) posait le paradigme suivant : « Nos villes, partout sur la planète, se trouvent confrontées à une croissance permanente, mais elles sont encore portées par le paradigme de l'ère du pétrole et de ses impacts sur la voirie et l'urbanisme en général ».

Selon Carlos Moreno, « concilier les exigences de la ville durable mais également les nouveaux rythmes avec d'autres manières de vivre, d'habiter, de travailler et de prendre du loisir, passe par une transformation de l'espace urbain encore fortement monofonctionnel, avec la ville-centre et ses différentes spécialisations vers une ville polycentrique, portée par quatre composantes majeures : la proximité, la mixité, la densité, l'ubiquité ».

Qui trouverait à redire à un tel argumentaire, venu qui plus est d'un « scientifique », et construit autour d'éléments de langage aussi purs que la proximité, la mixité, la durabilité, l'ubiquité, la démobilité ... ?

Et sur le terrain donc ? La ville du quart d'heure serait-elle si rose, si rapidement accessible, si durable, si multifonctionnelle, si mixte, si décarbonée et pour tous ?

Certes, le temps contraint n'est plus celui du seul travail brut mais aussi celui de la mobilité qui accompagne chaque trajet du citoyen. Qui dit mobilité – disait – dit encore voiture. Qui dit mobilité, en ville, dit transports saturés, peu sûrs et à la fiabilité aléatoire. Et vanter un avenir piétonnisé reste un idéal à atteindre pour les habitants en voie de « *bourgeois-isation* » – même s'ils votent à gauche – des centres urbains. Et pour les autres ?

J'entends les banlieusards, les vrais, les grands métropolitains lointains, les travailleurs de l'ombre, les décalés, les étudiants sans le sou, les précaires, les habitants des villes moyennes et des villages ? Et tous les autres qui ont choisi, ou pas, de ne pas vivre dans le centre d'une des villes les plus chères du monde, de privilégier un jardin avec un potager plutôt qu'un garde-corps/pot de basilic, le vélo en forêt plutôt que le square municipal ...

De quel droit inculquer à ceux-là un réel sentiment de culpabilité ? Ou, dans l'autre sens, pourquoi déculpabiliser celui qui fait polluer les autres à sa place en se déplaçant en Uber, en utilisant Amazon et Foodora et qui achète des ananas bios chez Naturalia ? De quel droit, la ville-centre, dont les habitants dans une grande majorité ne sont pas natifs, se montre si condescendante, si individualiste, si égoïste au regard de ceux qui ne peuvent faire autrement que de subir le temps ?

Je me souviens d'un voyage au Pérou, très haut dans la Cordillère, au milieu d'étendues sans fin et dans le froid sec andin, d'une toute petite école. Sous la tôle du toit, deux enfants, 6 et 8 ans. La petite fille, la plus âgée, marchait seule 1H30 pour apprendre quand le petit garçon devait pédaler 2h au milieu de nulle part. Pourtant ce n'est pas la peine d'aller si loin, deux heures de « *mobilité* » pour celui qui vit en banlieue n'ont rien d'extraordinaire et ne peut guère planter un lit de camp dans l'open space ! C'est sans doute ce à quoi faisait allusion Carlos Moreno : « *La ville du quart d'heure, de l'hyper proximité, de 'l'accessible' à tous et à tout moment... Celle où, en moins de 15 minutes, un habitant peut accéder à ses besoins essentiels de vie* ».

La ville du quart d'heure, c'est la ville qui veut tous les avantages, sans les inconvénients. C'est la ville habitée par des générations de gens trop gâtés, égoïstes et fainéants. C'est la ville qui ferme la porte aux camions livreurs de supérettes, c'est la ville qui transforme ses gares en parcs d'attractions, c'est la ville qui devient l'inquisiteur de la bien-et-bio pensances.

C'est aussi l'urbanisme des tous les paradoxes : d'où vient le chauffeur VTC qui ramène le citoyen après son dîner à quelques dizaines de minutes de chez lui ? Que vit le livreur du soir qui risque sa vie sur son vélo pour que le burger vegan fabriqué dans une cuisine sans fenêtre un arrondissement plus loin arrive chaud au 6^e étage ? Et comment a bien pu arriver le chou-fleur en relatif circuit court sur l'étale du marché d'Aligre ?

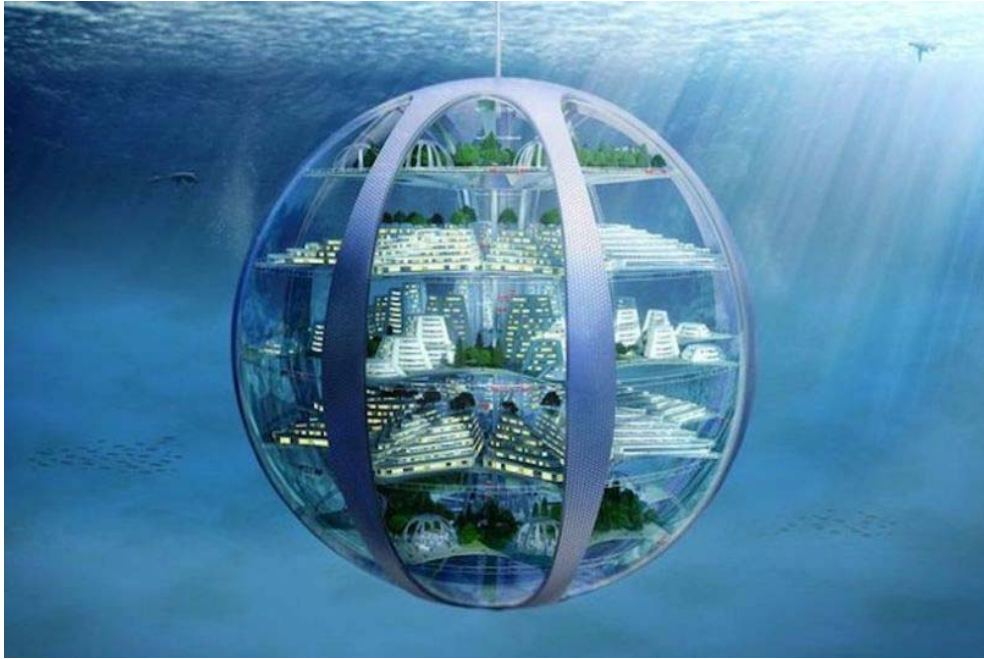


@Céline Orsingher

Bref la ville du quart d'heure, c'est aussi la ville des habitants qui ont suffisamment de moyens pour se mettre les œillères sur un mode de vie moins durable qu'il n'y paraît, qui non seulement culpabilisent celui qui n'a pas les moyens de se l'offrir. C'est surtout la ville d'un nouvel esclavagisme moderne, les petites gens ne vivants plus dans des chambres de bonnes à 800 euros/ mois mais bien loin, au-delà du périphérique.

A l'origine de la pensée de Carlos Moreno, il y a la dimension du temps, le temps de travail, le temps des loisirs, les temps des mobilités. Et si nous vivions finalement depuis longtemps dans cette ville du quart d'heure ? Dans les transports justement, il y a le temps, le matin très tôt, le soir très tard, des veilleurs de nuits, des femmes de ménages, des ouvriers de chantiers. Ceux qui ne s'imaginent même pas un instant pouvoir un jour vivre le quart d'heure, tant ils ont de temps de parcours pour rentrer dans leur lointaine destination. Plus tard, les employés viennent de moins loin mais subissent davantage le capharnaüm des RER et bus bondés. Les très propres cadres sup' prennent ensuite le relais, sautant d'un métro à l'autre, en moins de 30 min, ceux-là même qui ont bondé les TGV direction la campagne le 16 mars dernier quand les autres ont continué de prendre les RER pour assurer le fonctionnement de la vie basique. La ville du quart d'heure, ce n'est pas la ville mixte et inclusive, pourtant si vendeuse, dépeinte par nos politiques.

Ces derniers mois, un autre fantasme a germé dans la tête de l'hyper-citadin, le bonheur du jardin. Surprise, à la sortie du confinement, nul n'a assisté à la ruée des ménages vers les vertes banlieues. Parce que la ville du quart d'heure réussit aussi à tenir en ses murs les plus dociles électeurs. La ville du quart d'heure n'est même pas exclusive, par opposition à inclusive, c'est une ville refermée sur elle-même, bien sûre de sa supériorité. Celle qui en supprimant la voiture et en la remplaçant par le vélo, continue un peu plus d'exclure afin d'éviter toujours plus les indésirables.



@SmartThings Future Living

Ce n'est même plus la ville des bobos originels, un tantinet ouverts, c'est la ville de la petite bourgeoisie étriquée, celle qui ne s'offusquera pas de cohabiter avec des logements sociaux si les locataires sont les bénéficiaires des logements de fonction des cheminots ou des postiers, celle qui est versatile et individualiste, celle qui ne pratique plus le foot ou le rugby (trop machistes) mais le running avec un casque sur les oreilles, celle qui pense que cultiver trois tomates cerises sur les toits de la Maison de la Radio s'appelle de l'agriculture urbaine, celle qui aimerait bien avoir le courage de ne plus prendre l'avion et qui participe aux 955 km de bouchons sur les routes des départs en vacances le WE du 1^{er} août 2020.

Refuser le progrès, refuser le réel vivre-ensemble, refuser le partage, refuser l'ouverture, refuser l'embellissement, refuser la consommation n'est clairement pas la solution. Tout comme recréer des frontières. Car en créant la ville du quart d'heure, la ville monte de nouveaux murs, elle s'enlise dans un entre-soi égoïste et non-républicain. En recréant des sentiments d'appartenance et d'exclusion, elle fabrique aussi des communautés, voire des communautarismes, dans un temps où il serait judicieux au contraire d'en contrer les méfaits pour réapprendre à vivre vraiment ensemble.

Si au moins la ville du quart d'heure n'était qu'un écran de fumée, elle pourrait se montrer inoffensive. En creusant les inégalités mobiles autour de la plus grande ville de France, elle enterre un peu plus les volontés de rendre plus poreuses les limites entre Paris et sa banlieue, et d'inclure dans Paris, le Grand-Paris.

Alice Delaleu

Politique de déplacement : l'indispensable de l'urbanisme trop souvent délaissé

Posted By [Céline](#)

14 Août 2018

Chacun l'observe, les politiques d'habitat ont été menées sans anticiper les transports et les flux qui en découlent. Résultat : les zones périphériques sont désormais engorgées et les utilisateurs passent...

Chacun l'observe, les politiques d'habitat ont été menées sans anticiper les transports et les flux qui en découlent. Résultat : les zones périphériques sont désormais engorgées et les utilisateurs passent des heures dans les "bouchons". Les documents d'urbanisme sont connus des élu.e.s, les politiques de déplacement aussi. Mais alors, pourquoi ces deux thématiques sont-elles si peu travaillées ensemble ? Focus sur un mélange indispensable pour concevoir un territoire intelligent.

Les enjeux du volet transport dans les documents d'urbanisme

Depuis une cinquantaine d'années, les villes se sont adaptées aux voitures. Ce qu'on appelle le "tout voiture" – penser ce moyen de locomotion pour tout type de déplacement, même quand ce n'est pas nécessaire – est aujourd'hui de mise. Ces décennies ont provoqué une organisation tournée sur l'accessibilité des habitations en faisant perdre le maillage entre les citoyens. Les politiques organisées sur les territoires ont favorisé le confort des habitants en créant de multiples voies dédiées aux lieux de vie sans forcément se projeter dans un futur automobile. Par exemple, les voies sans issues sont maintenant considérées comme des hérésies urbanistiques tant le maillage de quartiers devient difficile quand ces dernières sont multipliées. Les grands axes routiers sont engorgés et les contournements deviennent difficiles. Ainsi, les moyens d'utiliser les déplacements comme liens optimisés à la vie de la commune ont été oubliés.

La nécessité de repenser l'organisation pour résulter d'un meilleur modèle de développement des territoires est indispensable. Les raisons sont multiples : entre enjeux climatiques – le secteur automobile est le plus gros émetteur de gaz à effet de serre – rentabilité des transports collectifs ou commun un moyen de ré-insuffler de la vie à la commune. Les transports sont aujourd'hui un des principaux leviers d'action sur les objectifs énergie-climat fixés par l'Union Européenne. Au-delà des possibilités d'un déplacement plus propre, le transport est un vecteur social, économique mais aussi lié à l'éducation, entre autres. Ce n'est pas une simple thématique à aborder mais le véritable lien entre l'ensemble des acteurs du dynamisme d'un territoire.

Comment intégrer les déplacements à sa projection urbanistique ?

> Les déplacements dans le diagnostic urbanistique

Quel que soit le document d'urbanisme (PADD, PLU, PLUi) le passage par le diagnostic est la première étape. Une des portes d'analyse est d'observer et comprendre les déplacements des citoyens ainsi que des travailleurs au sein du territoire afin d'intégrer leurs agissements aux orientations – que ce soit

pour les corriger ou les encourager. Attention, les déplacements à suivre ne sont pas seulement les trajets travail – domicile mais bien l'ensemble : loisirs, achats du quotidien,...

Pour cela, la commune de Baons-le-Comte a interrogé les utilisateurs de vélos afin d'orienter de nouvelles organisations cyclables et de renforcer les voies à succès. A Merville, une démarche participative a été réalisée pour *“enrichir la connaissance des pratiques”* : l'expérience des usagers a permis de fournir des données pour, là aussi, définir la politique la plus adaptée.

Penser aux déplacements dans la citée en phase de diagnostic peut totalement changer l'orientation d'un PLU. Souvent, l'idée préconçue par les élu.e.s des habitudes des citoyens est très loin des réalités. Pour mener à bien un diagnostic qui sera au plus près des réels déplacements, pensez à analyser

- les motifs de déplacements
- les modes utilisés
- les données quantitatives et qualitatives (distance, temps, nombre, chemins malins, vitesse, ...)

> Les données utiles

Souvent le territoire dispose déjà de données : études, anciens documents d'urbanisme, enquêtes, recensements, entre autres. Il convient de les compléter ou les mettre à jour pour avoir une vision globale et cohérente. Cependant, disposer d'anciennes données permet d'évaluer les évolutions : une analyse très précieuse qui laisse entrevoir si les anciennes politiques ont porté leurs fruits. Par exemple à Pont-Audemer, la commune s'est saisie des dates en sa possession. Analysant sa situation et observant une population vieillissante et de plus en plus monoparentale, l'offre de logement a été adaptée. Celle-ci permet à cette typologie d'habitants de pratiquer des déplacements doux : à pied ou à vélo au plus près des centres villes.

Une donnée utile est une étude analysée et évaluée : le territoire n'en sera que plus cohérent. Par ailleurs, il ne faut pas hésiter à ouvrir les frontières : à Ry, par exemple, la commune s'est comparée à un territoire voisin afin de comprendre si les mouvements observés sont identiques à quelques kilomètres. Enfin, les collectivités ne sont pas les seules à avoir des informations locales au plus près des citoyens : les entreprises et les associations sont des viviers à ne pas négliger et, surtout, à mobiliser. Par exemple, les entreprises ont des retours sur les zones de chalandise, une visibilité sur la fréquentation, des hausses ou baisses de chiffre d'affaires qui témoignent d'un dynamisme local.

> Les cartes comme soutien

Evidemment, dans un document d'urbanisme les cartes font partie des incontournables. Elles permettent de prendre de la hauteur et analyser le sujet dans sa globalité. Dans certaines communes, comme à Ry, la carte a eu une utilité supplémentaire : tous les secteurs avec accessibilité aux PMR ont été répertoriés et, de là, les zones de services accessibles en 5 minutes ont été définies. Ensuite les orientations politiques, se portant sur une accessibilité accrue et des services pour les Personnes à Mobilité Réduite, ont été menées en s'efforçant de réduire les temps de déplacement.

La carte peut être lue par différents axes, par exemple une carte des transports en commun permet d'analyser si les services sont suffisamment desservis et si le réseau est adapté aux déplacements. Il en est de même avec la carte des parkings et des axes engorgés. Avoir une lecture via une carte permet de réfléchir en globalité sur des axes très particuliers qui ont été mis en exergue lors du diagnostic.

Concrètement, quelques pistes d'approche

Inscrire les déplacements et la mobilité dans son document d'urbanisme peut prendre de multiples approches. Il n'y a pas de lecture juste ou fausse, chacune s'adaptant à un territoire particulier.

Par exemple, l'un des angles possibles est celui du stationnement : véritable consommateur d'espace, la politique orientée est tout à fait nécessaire pour mailler toutes les activités et destinations au sein d'une commune. Par exemple, la commune de Port-Vendres s'est attachée à la politique de stationnement – se déplacer c'est aussi se garer – et l'a choisie comme point d'entrée de l'analyse du PLU. L'ambition de l'équipe municipale était de favoriser les places autour des commerces locaux et du littoral, afin de tenter d'impulser un dynamisme économique et de répondre au mieux aux attentes des vacanciers. Le stationnement doit être traité et peut avoir plusieurs utilités : zones économiques, parkings de co-voiturage ou parkings "relais" tels des points intermodaux. A ne pas oublier : le stationnement ne sert pas qu'à un déplacement mais aussi à se rapprocher de chez soi. Les citoyens ont besoin d'avoir une zone de parcage proche de leur lieu d'habitation. Certaines communes, comme à Brive-la-Gaillarde, adoptent dès lors, la mutualisation des stationnements entre zone résidentielle et d'activité.

D'autres pistes mettent en marge les déplacements par des véhicules motorisés pour favoriser les voies douces. Pour recréer un dynamisme local, la voie piétonne ou cyclable est de plus en plus exploitée par les communes comme à Baons-le-Comte qui s'entoure des citoyen.e.s concerné.e.s pour développer et solidifier le réseau de chemins doux.

Enfin, les transports collectifs doivent être pris en compte dans les documents d'urbanisme. Même si les choix de ligne de bus, de tram ou d'autres transports se font via d'autres collectivités (intercommunalités, départements – de moins en moins chef de file – et bien sûr les régions) rien n'empêche les communes de s'organiser pour créer de la cohérence entre l'offre de transport et son orientation politique. Par exemple, les communes de l'Hermitage et de Betton ont eu les mêmes politiques : densifier les logements autour des pôles de transports en commun et organiser un stationnement cohérent auprès des gares.

Quel que soit l'angle choisi pour intégrer le volet déplacement dans un document d'urbanisme, il est indispensable d'y penser. Aujourd'hui trop peu de communes ont une politique forte et tranchée sur les évolutions des déplacements et la projection dans le temps. Remède à des maux déjà installés sur les territoires, les élu.e.s ont en main bon nombre d'éléments pour trouver des amorces de solutions et travailler à un développement cohérent sur les prochaines années.

La mobilité urbaine n'est pas qu'une question de transport

Chronique de Jean-Bernard Girault
HTS Consulting, WiserSKILLS
27/10/14

Mobilité et transport ont souvent été considérés comme deux synonymes en matière de politique urbaine. La réalité de nos métropoles nous fait prendre conscience qu'il s'agit d'une conception trop étriquée pour répondre aux enjeux de nos villes modernes. Les mobilités d'aujourd'hui sont au cœur d'un urbanisme recentré sur la place du citoyen.



En trente ans, le paysage urbain de l'ensemble de la planète s'est profondément transformé.

La définition même de ville s'estompe pour laisser la place à la notion d'espace urbain

Cette notion, plus diffuse et plus complexe -qui s'illustre, en France et en Europe, au travers de l'émergence des métropoles- à une conséquence: en matière de mobilité, c'est aujourd'hui moins la distance que l'on parcourt que le temps que l'on met à la parcourir qui importe. Il est étonnant de constater que, dans un espace urbain qui se dilate, la fameuse constante de Zahavi reste néanmoins pertinente, tout du moins dans nos pays occidentaux. Le budget-temps que les citoyens consacrent au transport reste stable, autour d'une heure. Dans les faits, cette stabilité est symptomatique de profonds changements comportementaux de la part des individus. Les rythmes urbains se désynchronisent, les modes de vie et de travail évoluent.

La Ville devient un lieu de mobilité 24/24 et 7/7

Ces évolutions ont un impact non négligeable sur le système de transport urbain. Si un écrêtement des pics de fréquentation aux heures de pointe permet de mieux gérer une offre de transport public souvent saturée – dans une logique de smart grid - la mobilité se doit de refléter de plus en plus la diversité des attentes des citoyens.

Comment accorder offre de mobilité et développement de la ville contemporaine ?

L'approche traditionnelle de la mobilité est réduite à sa dimension technique : le transport. En d'autres termes, il s'agit d'organiser, dans une logique de service public, l'acheminement de flux de voyageurs. La logique prédominante est alors une logique d'infrastructure, d'optimisation de coût, d'organisation de modes de transport toujours plus nombreux.

Cette approche est devenue trop monolithique pour la métropole moderne. Pour organiser la mobilité de demain, il faut comprendre la ville d'aujourd'hui. La mobilité est un élément constitutif du développement urbain qui s'insère dans un écosystème plus large. Bien comprendre la mobilité en ville nécessite d'aller au-delà de la dimension technique du déplacement. Cela nécessite la prise en compte du développement des activités urbaines et de leur organisation dans leur ensemble, la nature des différents espaces, le tissu social, économique qui caractérise ces activités. La question du transport urbain pose avant tout la question de l'accessibilité des différents lieux de vie, dans une logique de durabilité.

Quels sont les caractéristiques de cette nouvelle mobilité ?

L'accessibilité est sans doute l'élément clef car c'est elle qui conditionne l'équilibre entre les territoires de la ville. L'accessibilité doit se comprendre au sens large. Il s'agit de permettre à l'ensemble des populations de passer facilement d'une partie à l'autre de la ville, quels que soient leur origine sociale ou leurs niveaux de motricité (personnes âgées, personnes handicapées...). Sans cette accessibilité la ville devient génératrice d'exclusion. Historiquement ce rôle était joué par la voiture -surtout pour les quartiers périphériques- grâce au niveau de flexibilité qu'elle apporte au déplacement.

Aujourd'hui l'engorgement des voies de circulation, la volonté de « décarboniser » les centres villes, la lutte contre la pollution et la baisse du pouvoir d'achat induisent la nécessité de trouver une alternative à la voiture individuelle. Cette alternative nécessite de penser la ville avec les transports et réciproquement. Si les transports en commun restent la colonne vertébrale de la mobilité urbaine, il est nécessaire de construire le bouquet d'offre permettant d'irriguer l'ensemble -y compris la périphérie- de la ville. L'intégration de cette offre de transport au rythme de la ville est déterminante. La nouvelle offre de mobilité doit permettre de lisser les flux de trafic et de desservir l'ensemble de « fonctionnalités » urbaines en fonction des besoins des habitants. Chaque individu doit pouvoir se déplacer facilement, dans des conditions de temps, de prix et de confort acceptable... être à une heure maximum de l'ensemble des services urbains, dans une logique porte à porte.

Le deuxième enjeu clef de la mobilité urbaine est sa durabilité

Sans même parler de l'importance de limiter le réchauffement climatique-qui sera sans doute l'Enjeu majeur de la deuxième partie de ce siècle-, la durabilité devient nécessaire sans un contexte de maîtrise de la consommation de carburants fossiles et de limitation de la pollution urbaine.

La mobilité moderne se doit d'être à la fois propre et écologiquement « éthique ». Elle doit s'insérer dans la politique énergétique du territoire dans une logique de « smart grid », prendre en compte les enjeux de santé publique et de maîtrise d'émission de gaz à effet de serre.

Quelle conclusion en tirer ?

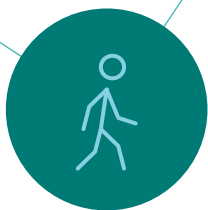
Ces éléments rendent la vision traditionnelle des transports trop technicienne, trop rigide, inadaptée aux nouveaux rythmes urbains. La ville moderne nécessite une réelle intermodalité, qui organise et facilite le passage d'un mode de transport à l'autre en fonction des besoins et des moments.

Cette approche s'intègre pleinement dans la politique d'urbanisme de la ville, au travers notamment de la création de « hub de mobilité » et de la place réservée aux modes de transports « doux ».

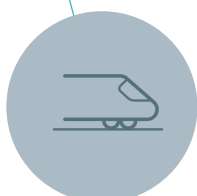
Bien au-delà de sa fonction première, les mobilités d'aujourd'hui sont devenues un axe majeur de la politique urbaine, plaçant les transports au cœur d'un urbanisme recentré sur la place de l'individu en ville. Cela constitue à n'en pas douter un défi technique, architectural et institutionnel, mais réellement incontournable si l'on veut faire de la Ville un lieu qui reste profondément humain.



**L'État
s'engage
pour la
mobilité
propre et la
qualité de l'air**



LOI MOBILITÉS



Les engagements des territoires et de l'État

Les engagements **des territoires**

→ S'engagent à déployer ou à renforcer une première zone à faibles émissions sur leur territoire d'ici fin 2020, c'est-à-dire l'interdiction de l'accès, sur une partie de leur territoire, le cas échéant sur des plages horaires déterminées, pour certaines catégories de véhicules qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions et donc qui ont un impact nocif sur la santé des résidents de l'ensemble du territoire, et affirment leur soutien pour que cet objectif soit matérialisé dans la loi d'orientation des mobilités que le Gouvernement prépare. Cette zone est établie de manière concertée avec l'ensemble des parties prenantes et en tenant compte des spécificités et des besoins locaux ;

→ S'engagent à évaluer périodiquement l'intérêt d'adapter les zones à faibles émissions, et notamment les véhicules concernés, afin d'en accroître l'efficacité et pour s'assurer qu'elles bénéficient à tous les habitants ;

→ S'engagent à mobiliser l'ensemble des outils permettant de donner des facilités à l'usage aux transports collectifs, aux mobilités propres et partagées (parkings dédiés ou relais, voies réservées, infrastructures de recharge...) et à porter des plans ambitieux en faveur des mobilités actives ;

→ S'engagent à organiser une mobilisation des citoyens et des entreprises pour les associer à la mise en place des mesures anti-pollution et des alternatives à la voiture individuelle ;

→ S'engagent à opter pour des transports collectifs et des flottes publiques à faibles et zéro émission, pour montrer l'exemple et accélérer le développement de la mobilité propre, tout en favorisant les reports d'achats vers les mobilités douces et les mutualisations.

Les engagements **de l'État**

→ S'engage à apporter son soutien aux territoires souhaitant déployer des zones à faibles émissions ambitieuses dans le cadre de leurs travaux préparatoires et à mettre en place les mesures réglementaires nécessaires pour permettre le déploiement efficace des zones à faibles émissions, comme le contrôle automatisé et en stationnement et la coopération des forces de l'ordre et des services de l'État ;

→ S'engage à assouplir le cadre juridique pour faciliter la mise en place de système de tarification de congestion et à accompagner la mise en place de péage inversé, ou encore la possibilité de dédier des voies de circulation aux transports en commun ou en covoiturage ;

→ S'engage à mettre en place des financements dédiés aux alternatives à la voiture, avec notamment un plan vélo et un nouvel appel à projets pour les transports en commun en site propre, ainsi qu'à encourager le soutien des trajets domicile travail en vélo ou en covoiturage ;

→ S'engage à poursuivre le développement de la mobilité propre, en soutenant le financement des bornes de recharge électrique ouvertes au public, en pérennisant le dispositif de bonus-malus et grâce à la prime à la conversion qui cible en priorité les foyers à faibles revenus ;

→ S'engage à poursuivre ses efforts de réduction de la pollution du transport routier de marchandise, en favorisant le fret ferroviaire, en poursuivant sur le quinquennat la politique fiscale de soutien à l'acquisition de poids lourds à faibles émissions et en soutenant l'installation de stations d'avitaillement en GNV et hydrogène, et à défendre au niveau européen des normes ambitieuses pour la réduction des émissions polluantes pour l'ensemble des véhicules thermiques ;

→ S'engage à être exemplaires dans le renouvellement de son propre parc de véhicules en favorisant les reports d'achat vers les mobilités douces, les mutualisations et les véhicules propres.

(...)

Développer les mobilités actives et partagées

Aujourd'hui, 80 % des déplacements sont réalisés avec des véhicules individuels, qui, pour la grande majorité, ne transportent qu'une seule personne. Pour réduire l'impact des transports sur l'environnement et limiter le coût de la mobilité, l'un des principaux enjeux est de favoriser des modes de déplacements plus propres à chaque fois que cela est possible, et notamment les alternatives à la voiture individuelle plus partagées.



Mobilités actives

Le potentiel des mobilités alternatives est immense. Répondre aux enjeux de la mobilité du quotidien, c'est par exemple reconsidérer la marche et le vélo comme de véritables solutions de mobilité. La part modale du vélo dans les trajets a diminué. Elle est de 10 % en 1970 à 2,7 % aujourd'hui. Il nous faut inverser la tendance ! Le plan vélo sera présenté avec les acteurs de l'écosystème vélo début septembre.

→ → MISE EN ŒUVRE D'UN PLAN VÉLO

AMBITIEUX, pour tripler sa part dans nos déplacements, de 2,7 % aujourd'hui à 9 % en 2024, qui s'appuiera sur les leviers suivants :

- Développement d'aménagements cyclables sécurisés et mesures de sécurité routière
- Dispositifs permettant de lutter contre le vol de vélo
- Mise en place de mesures incitatives en faveur du vélo et développement d'une culture vélo.

Le plan vélo devrait à lui seul permettre de réduire de plus de 5 % les émissions de PM10 du secteur routier.



© iStock

Dès 2019, des expérimentations seront menées pour créer des voies dédiées au covoiturage.



Mobilités partagées

Pour tous les autres déplacements, le développement des mobilités partagées - autopartage, covoiturage ou plus largement toute forme de partage de trajet ou de véhicule - est crucial dès que cela est possible.

En zones denses, elles contribuent à réduire la congestion routière, due principalement à l'autosolisme : en semaine, le taux d'occupation moyen des véhicules reste entre 1 et 1,1 personnes par véhicule pour les trajets domicile-travail.

En zones peu denses, elles peuvent apporter des solutions palliant l'absence de service de transport régulier, recréer du lien social et intergénérationnel et constituer d'importantes sources d'économies pour les ménages.

→ → POSSIBILITÉ POUR LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ D'ORGANISER UN SERVICE PUBLIC DE COVOITURAGE

ou de soutenir financièrement les services de covoiturage privés.

Le plan vélo contribuera à tripler sa part dans nos déplacements.



A. Bouissou-Terra

→ → **CAPACITÉ DONNÉE AUX COLLECTIVITÉS DE RÉSERVER DES PLACES DE STATIONNEMENT**

→ → **EXPÉRIMENTATION DE VOIES RÉSERVÉES AUX VÉHICULES EN COVOITURAGE**

(transportant deux ou trois occupants au minimum), dès 2019. Ces voies pourraient être partagées avec les transports en commun, ou encore les véhicules à très faibles émissions. Des expérimentations sont déjà menées en Île-de-France sur les mécanismes de contrôle des futures voies réservées au covoiturage.

→ → **MISE EN PLACE D'UNE PLATE-FORME NUMÉRIQUE DE PREUVES DE COVOITURAGE**

pour donner accès à des avantages : subventions publiques ou utilisation de places de stationnement par exemple.

→ → **LANCEMENT D'UN APPEL À PROGRAMMES DANS LE CADRE DES CERTIFICATS D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE**

permettant de développer des solutions de mobilité et de logistique économes en énergie : covoiturage, outils pour la mobilité vélo (dont des garages sécurisés), appui financier aux ménages les plus précaires pour leur faciliter une mobilité économe en énergie.

En chiffres

De 1 à 1,1
personne par véhicule
pour les trajets domicile-travail
pendant la semaine.

50 %
environ de nos déplacements
s'effectuent dans un rayon
de moins de 5 kilomètres

(...)

Inciter à une mobilité plus propre au travail

Les trajets professionnels et les trajets domicile-travail représentent 30 % des déplacements en France et sont des sources régulières de stress pour beaucoup de Français résidant dans des centres urbains congestionnés et de coûts pour ceux des zones peu denses. La loi mobilités s'appuiera donc fortement sur les entreprises et leurs salariés pour favoriser des mobilités plus propres.

→ → **RENFORCEMENT DES PLANS DE MOBILITÉ EMPLOYEURS,** ayant pour objectifs de faciliter les déplacements professionnels ou domicile-travail des salariés, et d'inciter à des comportements vertueux.

→ → **MISE EN PLACE PAR LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DES MOBILITÉS DE « COMITÉS DES PARTENAIRES »** au sein desquels elles devront consulter les entreprises et les représentants d'usagers avant toute évolution importante de leur politique de mobilité.

→ → **REMBOURSEMENT DES FRAIS DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL :** la loi mobilités a pour ambition de renforcer les dispositifs existants. Aujourd'hui obligatoires pour les transports en commun et facultatif pour les déplacements en vélo, ils doivent être étendus au covoiturage et facilités pour être diffusés plus largement dans les entreprises.



© Arnaud Bouissou - Terra

30%
des déplacements
en France sont des trajets
professionnels et des trajets
domicile-travail

→ → **FACILITATION DE LA RECHARGE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES DANS LES ENTREPRISES,** la recharge électrique fournie à titre gratuit par une entreprise à ses salariés ne sera plus considérée comme un avantage en nature et donc non fiscalisée.



Ce que la loi Mobilités va changer...



Pour les citoyens

- Des centres-villes moins congestionnés et moins pollués
- Des solutions propres et partagés qui peuvent, dès que cela est pertinent, remplacer le véhicule thermique très coûteux
- Grâce aux voies réservées au covoiturage, la possibilité d'éviter les embouteillages en partageant son véhicule avec son voisin, son collègue ou toute autre personne
- Des déplacements en vélo plus sûrs et plus agréables au quotidien, grâce à l'accélération du déploiement de pistes cyclables
- De nombreuses bonnes raisons de changer son véhicule, notamment pour un véhicule électrique : des aides financières importantes de l'État et un déploiement massif de bornes de recharge sur tout le territoire, des avantages à l'usage et au travail



Pour les entreprises

- L'émergence de nouveaux marchés liés à la mobilité propre, grâce à un assouplissement du cadre réglementaire et un soutien financier fort de la puissance publique :
 - marchés des véhicules et infrastructures de recharge pour des carburants alternatifs (électricité, GNV, hydrogène)
 - marché des plateformes de mobilités partagées en particulier dans les zones peu denses
 - marché du vélo et autres engins de déplacements personnels
 - trajectoire de verdissement partagée sur chaque mode
- La possibilité d'une participation dans les choix des politiques de mobilité au niveau local
- Un dialogue social enrichi sur les questions de mobilité des salariés, notamment grâce à de nouveaux outils pour favoriser les modes de déplacements propres



Pour les collectivités locales

- Dans les zones urbaines, de nombreux outils aux mains des collectivités pour réduire la congestion et la pollution atmosphérique due aux transports comme les voies réservées ou les zones à faibles émissions
- Dans les zones peu denses, la possibilité de favoriser ou de mettre en œuvre des services de covoiturage : financement du service, installation de places de stationnement réservées au covoiturage, par exemple

En chiffres

Tripler les déplacements à vélo d'ici

2024

Multiplier par 5 la vente de véhicules électriques d'ici

2022

2040

Fin de vente des voitures neuves émettant des gaz à effet de serre.

Diviser par deux le nombre de personnes voyageant seules dans leur véhicule.

(...)

Paris, future capitale mondiale du « quart d'heure » ?

Commerces, écoles, santé... Dans la capitale, beaucoup de choses sont accessibles en moins de 15 minutes à pied. La Ville souhaite pourtant aller plus loin dans ce domaine.



En matière d'équipements accessibles à pied, « Paris est clairement une des villes les plus gâtées du monde » selon Carlos Moreno, à l'origine du concept de la « Ville du quart d'heure ». LP/Arnaud Journois

Par **Victor Alexandre et Stanislas de Livonnière avec Charlotte Robinet et Eric le Mitouard**
Le 17 septembre 2020 à 19h36, modifié le 21 septembre 2020 à 12h18

C'était l'une des promesses, un peu obscures, d'Anne Hidalgo pendant sa campagne : faire de Paris la « ville du quart d'heure ». Un concept esquissé par Carlos Moreno, professeur à l'université Paris-I - qui murmure à l'oreille de la maire (PS) depuis des années -, et selon lequel plus les habitants d'une métropole sont proches de leurs services essentiels... plus ils sont heureux.

Vivre à moins de 15 mn à pied d'un équipement (commerce, éducation, santé...)? Les Parisiens y sont déjà habitués, selon un classement établi par La Gazette des communes *. « Paris est clairement une des villes les plus gâtées du monde », reconnaît aussi Carlos Moreno. « La seule ville qui pourrait rivaliser en la matière est Berlin. La scission de la ville a eu pour effet de la développer de façon décentralisée, ce qui à la chute du mur a permis aux Berlinoises de vivre au plus près des équipements dont ils ont le plus besoin ».

* Les calculs ont été effectués à partir de la « base permanente des équipements » de l'Insee, les trajets pour s'y rendre ont été mesurés grâce à Open Street Map.

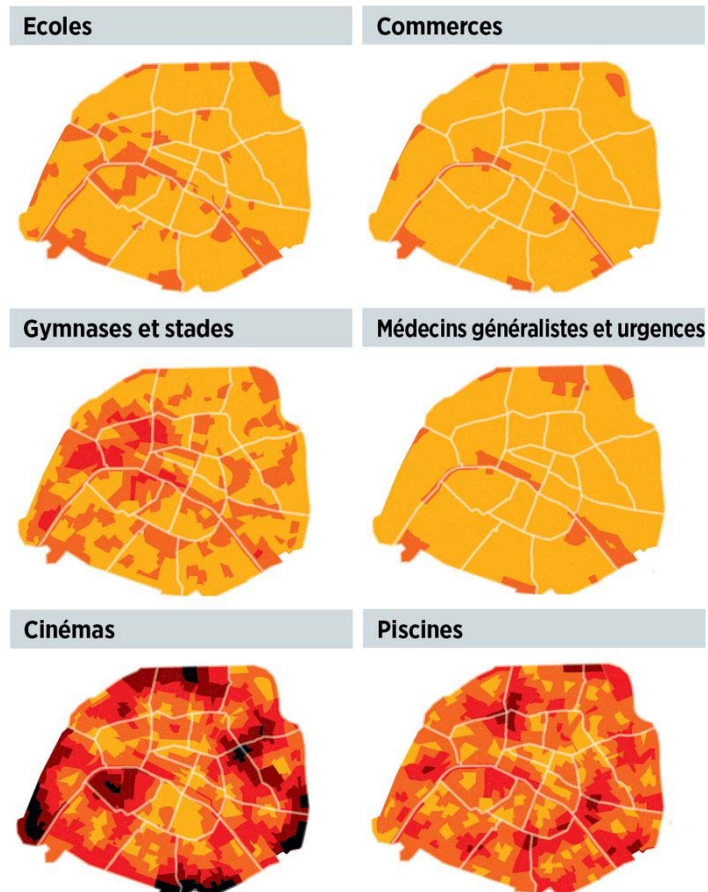
Les Parisiens ont presque tout à portée de main

Selon le baromètre de La Gazette des communes (ci-dessous), aller faire ses courses est possible en moins de 2 minutes en moyenne dans la capitale : il faut le double de temps à Lyon et le quadruple à Nantes. Et pour aller à l'école, les petits Parisiens mettent moins de 3 minutes, contre plus de 6 minutes à Toulouse ou Montpellier.

Combien de temps faut-il pour accéder, à pied, à un équipement depuis son domicile

Temps moyen en minutes

 De 0 à 4  De 5 à 9  De 10 à 14  De 15 à 19  De 20 à 30

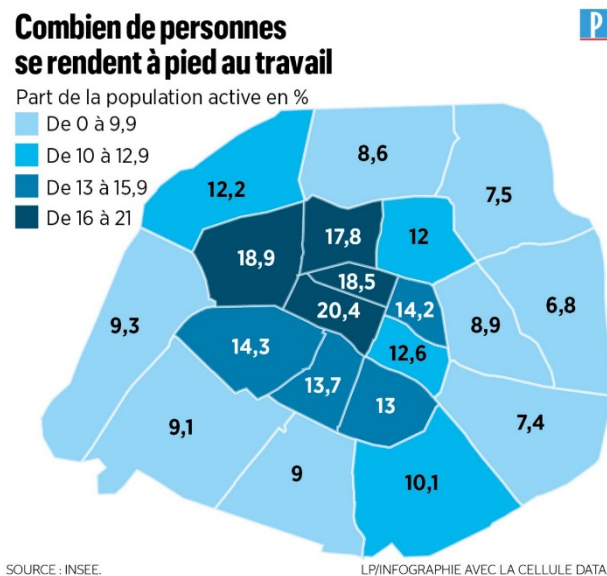


SOURCE : « LA GAZETTE DES COMMUNES ».

LP/INFOGRAPHIE AVEC LA CELLULE DATA.

Seule ombre au tableau : le temps passé à se rendre sur son lieu de travail. Selon nos calculs à partir des chiffres de l'Insee, seuls 10 % des Parisiens ont la chance de pouvoir aller travailler à pied. C'est surtout le cas pour les habitants des arrondissements centraux : près de 20 % dans le Ier ou le IIe, contre 7 % dans le Nord-Est.

« Le Covid-19 aura eu la vertu d'ancrer le télétravail dans les esprits. Reste à permettre à ceux qui n'en ont pas les moyens de travailler près de chez eux, notamment grâce au coworking », lance Carlos Moreno.



A Paris, la « ville du quart d'heure » n'est pourtant pas - encore - une réalité pour tous. En dehors du travail, certaines zones restent moins bien loties que d'autres. « Certains quartiers restent relativement enclavés comme dans le XXe ou dans le XVIIIe. Le chantier majeur restant évidemment le Grand Paris » esquisse le professeur.

Il s'agit aussi de diversifier l'usage des équipements publics. A l'instar des « écoles dans lesquelles on peut aller voter, nous préparons une feuille de route pour développer le panel d'activités à proposer dans le foncier à disposition de la ville. Il y sera notamment question de circuits courts, d'activités culturelles et professionnelles » conclut le conseiller. D'où la nomination d'une adjointe en charge de la « Ville du quart d'heure », Carine Rolland (par ailleurs adjointe à la Culture), qui sera en charge de ce sujet.



*Louise, rencontrée dans le XVIe arrondissement, a une vision critique des services de proximité.
LP/Eric Le Mitouard.*

Les champs d'action sont réels... y compris dans les quartiers résidentiels. Dans le XVI^e arrondissement, à la limite du bois de Boulogne, les habitants rencontrés ce jeudi sont satisfaits du nombre de commerces de proximité au pied de chez eux. Ce qui manque dans le secteur, ce sont plutôt les activités sociales.

«La Ville pourrait faire mieux»

« A Barcelone, on a un meilleur maillage associatif. Ici, il faudrait penser à donner des infos sur ce qui existe. Je suis déjà connectée sur l'application Next-Door. Mais la Ville pourrait faire mieux », explique Augusta, une jeune Portugaise habitante du quartier Victor-Hugo.

Pour Louise, 40 ans, « c'est le lien associatif avec les autres mamans qui manque. Il faudrait recréer un lieu de rencontres. Quant aux conservatoires pour mes aînés, il en existe bien un à 15 ou 20 minutes à pied. Mais pour les inscriptions, c'est sur tirage au sort », regrette-t-elle.

(...) 5. Communication – Objectif 1 : communiquer largement auprès du grand public

5.1. Poursuite et amélioration de la communication classique

Une amélioration qualitative de la communication classique, tout en se fixant des objectifs quantitatifs, se traduira notamment par la réalisation d'un document cadre insistant sur la nécessaire démarche participative et dépassant la simple logique informative.



Rappel du diagnostic

La communication mise en place reste classique, sous une logique informative, à l'aide :

- Du site Internet de la Cub,
- Du guide vélo, comprenant des conseils et de bonnes pratiques et un plan des itinéraires cyclables,
- De dépliants,
- De la communication liée au Vcub dans le cadre de la promotion du réseau de transport collectif, relativement plus ciblée.

Les animations et campagnes plus ludiques et démonstratives demeurent ponctuelles : campagne sur les angles morts, concours de photographies ou dessins...

Description de l'action

Cette communication classique doit être poursuivie, tout en améliorant sa lisibilité et son attractivité ; en particulier sur les cartographies. En outre, les éléments relatifs au **suivi de la politique cyclable** constituent un vecteur important de sensibilisation. Ainsi, une plaquette annuelle, accessible sur le site Internet dédié, pourra présenter :

- les résultats d'enquêtes et comptages,
- un bilan de l'accidentologie,
- un bilan des expérimentations et actions nouvelles...

En outre, il faut désormais **dépasser la simple logique informative, afin de rendre le vélo plus attractif et séduisant**.

Une nouvelle image du vélo est à promouvoir, dans le but de donner envie à de nouveaux utilisateurs. Elle pourra se traduire comme dans les villes rencontrant un franc succès sur l'usage du vélo en Europe du Nord par la création d'un **logo facilement identifiable**, et sa déclinaison sur de nombreux produits : vêtements, mobilier urbain, panneaux d'information, véhicules... ; ou sur des appellations simples pour les nouveaux produits mis en place.



Les outils de communication actuels
sur la Cub

5. Communication – Objectif 1 : communiquer largement auprès du grand public

Poursuite et amélioration de la communication classique

Niveau d'efficacité		Niveau d'attente		Public ciblé		Nouveauté ou poursuite	
---------------------	---	------------------	---	--------------	---	------------------------	---

Cette évolution vers une **communication simple et davantage participative**, pourra faire l'objet d'un **document cadre**, utile également à la coordination avec les divers partenaires, en distinguant les éléments nécessaires en cas de :

- production interne à la Cub,
- production par un partenaire, en relation avec le territoire de la Cub.

La **nécessité d'une démarche participative** associée à chaque production, sujette à innovation, pourra être affirmée : concours, jeux, quizz, forums de discussion,...

Par exemple, la **création d'un logo** pourra être l'occasion de **concours**, avec l'organisation de votes via la nouvelle plateforme Internet dédiée, incitant les particuliers résidents sur la Cub ou les professionnels (agences de communication, écoles de design/graphisme, universités, établissements d'enseignement...) à participer au processus de décision. Cela permettra une appropriation plus aisée de la nouvelle image du vélo dans la Cub, conduisant au sentiment d'appartenance et de proximité.

En outre, une **réelle coordination** doit s'instaurer avec les **partenaires institutionnels**, afin de garantir la cohérence de l'information sur le plan des publics scolaires (Conseil régional, Conseil général et communes), et des touristes (Comité départemental du Tourisme, Offices du Tourisme). **L'ensemble des productions** liées au vélo, en lien avec le territoire de la Cub, **sera visé par un représentant de la Cub**, afin de garantir le respect du document cadre.

Au delà de ces améliorations qualitatives, des **objectifs quantitatifs** seront à fixer sur la mise à jour et la production des documents papier et numériques :

- mise à jour tous les mois du site Internet,
- réalisation d'un dépliant par mois,
- mise à jour du guide vélo tous les ans,
- poursuite de la communication VCub sur les modalités similaires à celles établies dans le contrat de délégation avec l'exploitant.

Maîtrise d'ouvrage

Communauté Urbaine de Bordeaux

En partenariat avec les partenaires institutionnels, lors de leurs communications liées au territoire communautaire

Coûts approximatifs

- Coût d'investissement : prestation à un bureau d'études communication pour l'établissement du document cadre : 1 million d'euros HT, répartition à planifier chaque année.
- Coût de fonctionnement annuel : frais de personnel de la Cub non chiffré.

Etapes de réalisation

- 1) Réfléchir sur le contenu des communications « classiques », et notamment par l'établissement d'un bilan annuel
- 2) Etablir un document cadre sur les éléments produits, facilitant leur identification
- 3) Sortir les documents de communication de la Cub selon un calendrier défini
- 4) Vérifier le respect du document cadre par les partenaires institutionnels

5. Communication – Objectif 2 : mettre en œuvre une communication ciblée

5.2. Action sur des axes et des cibles identifiés

Les outils de communication seront multiples, sujets à l'innovation, et leur fréquence régulière afin de toucher un public cible permettant de développer l'engouement du vélo sur toute l'agglomération. Les axes de communication lèveront les principaux freins à l'utilisation, tout en donnant envie.

Niveau d'efficacité		Niveau d'attente		Public ciblé		Nouveauté poursuite	ou	
---------------------	---	------------------	---	--------------	---	------------------------	----	---

Rappel du diagnostic

Les campagnes de communication menées à ce jour ciblent peu certaines catégories de personnes.

Le diagnostic des pratiques de déplacements actuelles, mené à partir des résultats de l'enquête auprès des ménages, réalisée en 2009, a permis d'identifier les publics et les types de déplacements à cibler.

L'étude sociologique, complétée par les entretiens avec les acteurs locaux, a permis également de mettre en évidence les axes de communication souhaitables.

Description de l'action

Sur la base des éléments de diagnostic, la mise en place d'une communication ciblée vise à augmenter sensiblement le report des usagers voitures sur le vélo. Elle portera sur des axes forts, des publics identifiés et des outils porteurs d'image.

1- Les axes forts

- **l'image du vélo**, comme mode de déplacement à part entière, en véhiculant les avantages liés à la liberté, au dynamisme, à la jeunesse, à l'indépendance, la santé et aux faibles coûts,
- le **sentiment d'insécurité**, premier frein cité, davantage lié à l'insécurité subjective qu'objective. L'insécurité est particulièrement ressentie en l'absence d'aménagements en faveur des vélos, et générée par le trafic automobile. Or, il n'apparaît pas de sur-représentation des cyclistes dans les statistiques d'accidents. Toutefois, une communication sur les récentes évolutions du code de la route serait souhaitable pour faciliter le respect mutuel entre les usagers.



Exemples de vélos « branchés »
(Jason Battersby Design)



Exemple de sensibilisation aux évolutions du code de la route

5. Communication – Objectif 2 : mettre en œuvre une communication ciblée

Action sur des axes et des cibles identifiées

Niveau d'efficacité



Niveau d'attente



Public ciblé



Nouveauté ou poursuite

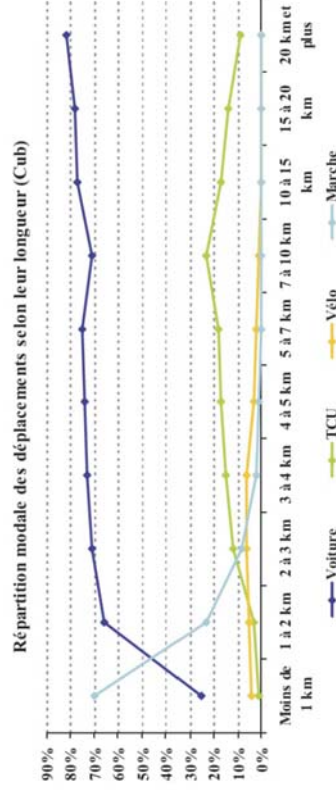


- les **itinéraires et temps de parcours à vélo**, souvent méconnus en comparaison des temps de parcours en voiture (circulation et recherche de place de stationnement), en particulier sur les déplacements courts et utilitaires,
- les **déplacements courts**, demeurant nombreux en voiture à partir de 1 kilomètre, concernant tous les centres-villes de l'agglomération,
- les possibilités de **stationnement sécurisés**, le vol représentant un frein important, en particulier sur les lieux de travail.

2- Les cibles

Pour donner l'impulsion à une nouvelle aire cyclable métropolitaine, la prise d'appui sur ces cibles permettra de développer l'engouement au reste de la population.

- les femmes, afin de toucher plus largement les familles,
 - les personnes âgées entre 35 et 49 ans, et dans une moindre mesure entre 50 et 64 ans,
 - les actifs,
 - les scolaires, la formation des jeunes ayant l'avantage d'inciter à sa poursuite une fois adulte,
 - les **résidents des secteurs intra-rocade et extra-cours de la rive gauche**,
 - les partenaires privés, institutionnels, locaux ou non.
- Une réelle modification des comportements centrés sur l'usage de la voiture reste à opérer sur ces secteurs. Ces cibles apparaissent plus difficilement captables, mais sont toutefois à convaincre pour parvenir à une généralisation des pratiques cyclables sur l'agglomération :
- les actifs des **zones d'activités éloignées du centre**,
 - les résidents des **communes périurbaines et situés en rive droite**.



Longueurs des déplacements par modes

(source : Enquête Ménages Déplacements, année 2009 - seuls les déplacements intra-Cub ont été pris en compte, de durée inférieure à 2h, et hors motifs tournées professionnelles et promenades)

5. Communication – Objectif 2 : mettre en œuvre une communication ciblée

Action sur des axes et des cibles identifiées

Niveau d'efficacité



Niveau d'attente



Public ciblé



Nouveauté ou poursuite



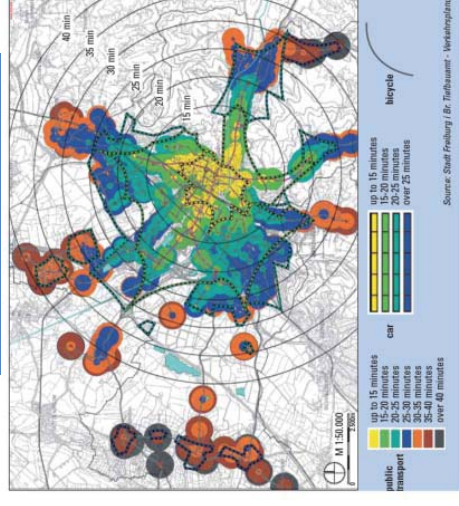
3- Les outils porteurs d'image

Les communications ludiques et participatives sont à développer, allant jusqu'à des animations sur le terrain et des mises en situation. Une palette d'outils sera mise en place, dont la régularité conditionnera sa réussite dans le temps, à l'aide :

- D'importantes **campagnes publicitaires** : affichages, spots radio, marketing direct, presse...,
- De **mobilier urbain visible, avec une information dynamique** : compteur à vélo le long d'un aménagement cyclable indiquant le nombre de cyclistes comptés à chaque instant, calendrier géant indiquant les principales animations prévues, compteur aux feux de signalisation indiquant le temps restant avant le passage au vert. La mise en place d'une **signalétique urbaine** permettra de réintégrer cette pratique au quotidien : Place Pey Berland 5 minutes, Hôpital 10 minutes...
- De la constitution d'un site Internet (cf. action 3.7), en lien avec les réseaux sociaux (facebook, twitter...) et les smartphones (**applications ludiques à créer**, par exemple localisant les parcours à vélos effectués sur une carte),
- De la création d'une **carte interactive disponible sur Internet, GPS et les Smartphones**, localisant les services, les parkings sécurisés existants et les disponibilités, les stations VCub et leur remplissage, les temps de parcours comparant tous les modes,

- De la fabrication d'**accessoires utiles aux cyclistes personnalisés et marqués**, à l'aide d'un logo spécifique créé (cf. action 5.1) : compteur, casque, gilet, anti-vol, kit de réparation, ... Des **évolutions technologiques** pourront être étudiées sur le vélo lui-même : dispositifs de sécurité, vitesses automatiques, diodes, confort, design plus « branché », sacoche, panier,... Les grandes enseignes d'hyper et supermarchés pourraient également mettre à disposition de leur clientèle des **caddys** ou remorques à vélo pour transporter leurs achats (prêt à l'année ou à la journée).

- De l'**organisation d'animations** type : défis vélos, cours, stage de remise en selle, concours, jeux de pistes, journées à vélo, fêtes du vélo (Bordeaux Bike Day), carnaval, festival cinématographique, balade, visite vélo nocturne sur un parcours identifié, parcours vélo à l'occasion d'une réalisation d'aménagements cyclables majeure, jeu « sortir son vélo du garage » visant à customiser et réparer les vieux vélos, événements de quartiers, petits déjeuners en entreprise ou à l'école... Les récompenses à la clef permettant d'équiper les gagnants sont à encourager (ex. : réductions commerciales lors de l'opération des courses à vélo). L'association ou la venue de personnalités rencontrent également un vif succès.



La carte d'accessibilité de Freiburg (Allemagne)



Caddy-remorque

5. Communication – Objectif 2 : mettre en œuvre une communication ciblée

Action sur des axes et des cibles identifiées

Niveau d'efficacité		Niveau d'attente		Public ciblé	
Nouveauté ou poursuite					

- De la **fidélisation** des **cyclistes** utilisant les services dédiés et les transports collectifs, de façon multimodale, à l'aide de goodies (récompenses financières ou sous la forme d'équipements spécifiques).

- De la **récompense** des **cyclistes réguliers**, en lien éventuel avec un programme de téléphonie mobile, pouvant être en partenariat avec les entreprises privées. La mise en place d'un émetteur sur le vélo permet de cumuler des points de fidélité, donnant droit à des récompenses chez les commerçants, pour les entrées de salles de spectacle ou cinémas, au travail...

- De la création d'une équipe « **d'ambassadeurs du vélo** », qui contacteront directement les cibles identifiées pour leur proposer de les accompagner le jour de leur choix sur un itinéraire à déterminer ensemble, afin de les rassurer sur la facilité du mode de déplacements, et lever les freins éventuels à la remise en selle. L'échelle du quartier sera privilégiée, ainsi que le motif travail dans un premier temps. Les ambassadeurs seront également à l'écoute des remarques et critiques, afin de faire passer la communication dans les deux sens.

- De la création d'une « **équipe d'animateurs** » de façon à promouvoir le vélo, donner des conseils, fournir des services aux personnes qui commencent ou se remettent au vélo. Ces animateurs seront présents dans les **maisons du vélo**, et pourront occasionnellement participer aux diverses animations. Ils pourront ainsi animer des vélo-écoles afin de réapprendre aux adultes à circuler en ville.

Le calendrier des animations sera fixé afin de rythmer régulièrement la vie métropolitaine, tout en étant adapté aux cibles visées (étudiants, retraités, nouveaux arrivants...). Des temps forts seront à prévoir afin de fédérer successivement les divers publics identifiés. La **réalisation d'un plan de communication** permettra d'affiner l'ensemble de ces éléments.

- Variante : *augmentation des actions de communication, par rapport au niveau d'intervention défini ci-après pour l'estimation financière.*



Manifestation à Séville



Opération mes courses à vélos,
organisée à Bordeaux en 2009

