

SPÉCIALITÉ « VRD »

ÉPREUVE DE NOTE

NOTE OBTENUE : 14.50 / 20

Communauté urbaine de Commurba
Direction des infrastructures et réseaux

Le 16 juin 2021

NOTE

À l'attention de Monsieur le Directeur Général des services,

OBJET

La ville du quart d'heure

Référence : Loi Mobilités, Loi SRU (Solidarité et renouvellement Urbain) de 2000

NOTE DE SYNTHÈSE

La ville actuelle tournée depuis une cinquantaine d'années vers l'utilisation de la voiture comme moyen de transport privilégié doit aujourd'hui être repensée.

Un meilleur modèle de développement des territoires doit être étudié afin de répondre aux enjeux climatiques, environnementaux, économiques et socio-spatiaux. Aujourd'hui, environ 50% des déplacements s'effectuent dans un rayon de 5km et on comptabilise environ 1 à 11 personne par véhicule pour les trajets domicile-travail en semaine. Cela a pour conséquences d'engager les grands axes routiers et d'augmenter le temps de trajet.

Dès lors collectivités doivent s'y intéresser et s'investir dans une démarche locale dynamique liant l'urbanisme et la mobilité pour une politique territoriale durable et cohérente.

Cette note vise donc à analyser cette nouvelle organisation de la ville aussi appelée ville du quart d'heure.

Pour cela, une première partie (NOTE) s'attachera à définir le concept et les enjeux (I-A) de la ville du quart d'heure et les conséquences sur nos territoires (I-B).

Seront ensuite analysés les outils (II-A) mis à disposition des collectivités aux travers d'exemples concrets (II-B)

La seconde partie du document traitera des propositions opérationnelles pour favoriser l'accès aux principales centralités du territoire (PROPOSITIONS).

Partie I – La ville du quart d'heure : concept, enjeux et conséquences

Dans un premier temps, il convient de définir le concept et les enjeux de la ville du quart d'heure (A) puis d'analyser ses conséquences sur nos territoires (B).

Sous partie A – Concept et enjeux

Aujourd'hui, l'accessibilité aux commerces de proximité ou aux services municipaux est loin d'être simple compte tenu notamment de l'éloignement et du manque de transports efficaces. La ville du quart d'heure vise, comme son nom l'indique, à rendre accessible en moins de quinze minutes de son lieu de domicile tous les équipements nécessaires à la vie quotidienne. L'idée est que les quartiers deviennent des « villages dans la ville » comme souhaite la mairie de Metz.

Les enjeux d'un tel concept sont multiples. La ville du quart d'heure met l'accent sur l'enjeu de la proximité et de l'accessibilité pour tous mais présente des enjeux environnementaux et sanitaires forts : la dépendance à l'automobile a engendré une diminution de la qualité de l'air et le coût de la pollution atmosphérique en matière d'impact sur la santé et l'environnement est de 101.3 milliard d'euros en 2015 soit 2 fois plus que le tabac. Réduire les temps de trajet diminueraient les émissions de gaz et amélioreraient la qualité d'air. L'autre impact sur l'environnement est celui de limiter la consommation foncière des

infrastructures de transports (5.3% de la surface totale de Caen Métropole en 2021 par exemple). Cela a pour conséquences de réduire l'imperméabilisation et donc de contribuer à réduire les inondations mais aussi à préserver le paysage.

Le second enjeu est d'ordre économique. Cela implique d'optimiser le coût des infrastructures de transports collectifs « lourds » tels que le métro ou le tramway en favorisant la diversification des transports en commun plus « légers » (bus) et les mobilités douces.

Enfin, le dernier enjeu est d'ordre socio-spatiale. Il existe aujourd'hui une forme de ségrégation socio-spatiale en raison de l'aspiration de certains ménages à la propriété individuelle. Pour se faire, les ménages se sont installés plus loin des centres urbains se rendant ainsi dépendante à la voiture et créant une forme d'isolement.

Sous partie B – Les conséquences et les freins du concept sur nos territoires.

Les enjeux de la ville du quart d'heure sont nombreux et sa mise en application est complexe.

Afin de repenser les villes, le lien entre l'urbanisme et les déplacements est primordial et a émergé avec la loi de Solidarité et Renouvellement Urbain de 2000. Ce lien est également la clé du coût du schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

C'est toute la ville qui doit être repensée mais également c'est un changement de pensée qui doit être revu.

Selon une chronique d'architecte d'Alice Delaleu, la ville du quart d'heure aurait pour conséquences de recréer des murs, des sentiments d'appartenance et d'exclusion des communautés. Cela engendrerait plus d'inégalités et fermerait les quartiers à la minorité.

De plus, depuis le début de la crise sanitaire et du premier confinement, la volonté d'accéder à un jardin est plus forte que jamais. Les ménages se sont donc éloignés des centres-urbains encouragés par la mise en place du télétravail.

Egalement, la culture vélo st un frein au concept qui se veut plus durable. En effet, la culture vélo n'est pas encore ancrée pour diverses raisons (manque de pistes cyclables sécurisées, vols de vélos).

Suite à la définition des enjeux et aux freins existants, il convient de s'attarder sur les outils mis à disposition des collectivités pour améliorer leur mobilité et favoriser la proximité.

Partie II – Les outils mis à disposition des collectivités

Les collectivités disposent d'outils leur permettant d'améliorer leur mobilité (A) et seront illustrés au travers d'exemples (B).

Sous partie A – L'engagement de l'État auprès des collectivités- loi mobilités.

La loi Mobilités est un engagement fort et un outil indispensable pour accompagner les collectivités dans le développement et leur mobilité. Parmi les principaux engagements de l'État figurent le financement dédié aux alternatives de la voiture avec notamment le plan et l'appel à projets pour les transports en commun en site propre. L'objectif du plan vélo est de tripler la part des déplacements, de 2.7% à 9% en 2024.

Concernant les mobilités partagées, il existe désormais la possibilité pour les autorités organisatrices de la mobilité de créer un service public de covoiturages privés.

Également, les plans de mobilité employeurs sont renforcés afin de faciliter les déplacements professionnels. La loi vise aussi à étendre le remboursement des frais de déplacement domicile-travail au covoiturage.

Concernant la mobilité dite propre, l'État s'engage aussi à soutenir le financement des bornes de recharge électrique ouvertes au public et à apporter des aides financières pour l'achat d'un véhicule électrique (multiplier par 5 la vente de véhicule électrique d'ici 2022).

Toutes ces mesures participent à améliorer les mobilités, à désengorger les voies de circulation permettant l'accessibilité de la population à la ville.

Les plans de mobilité doivent être pensés en lien avec les plans d'urbanisme (PLU, PLUI, SCOT...).

Sous partie B – Des exemples concrets.

Aujourd'hui, Paris permet à ses habitants d'accéder à certains commerces ou équipement en moins de 15 minutes. Selon le baromètre de la Gazette des Communes, les Parisiens peuvent faire leurs courses en moins de 2 minutes en moyenne contre 4 minutes à Lyon et à 8 minutes à Nantes. Toutefois, seul 10% des Parisiens ont la chance de pouvoir aller travailler à pied.

De manière générale, les Parisiens sont satisfaits du nombre de commerces de proximité mais les activités sociales manquent.

Dans l'optique, de développer l'utilisation du vélo au profit de la voiture, la Communauté Urbaine de Bordeaux a mis en place en 2012 des fiches actions.

Ces fiches actions mettent en évidence la volonté de communiquer largement auprès du grand public afin d'adopter une culture vélo pas encore très ancrée dans nos sociétés.

Le document cadre réalisé insiste sur la nécessaire démarche participative dépassant la simple logique informative afin de rendre le vélo plus attractif. Un exemple de cette démarche est la création d'un logo via un concours incitant les résidents de la Cub à participer au processus de décision.

En conclusion, le concept de la ville du quart d'heure présente des enjeux forts sur les thématiques environnementales, sociétales et économiques. Il s'agit de recréer le lien entre l'urbanisme et les déplacements.

C'est un travail sur le long terme qui nécessite pour y parvenir une communication la plus large pour mobiliser tous les acteurs.

PROPOSITIONS – Méthodologie et propositions opérationnelles pour favoriser l'accès aux principales centralités du territoire.

Suite aux conclusions d'une étude sur le temps de parcours nécessaire à nos concitoyens pour accéder aux différents services de leurs collectivités, vous m'avez demandé en tant qu'ingénieur territorial, de vous proposer une méthodologie et de propositions pour favoriser l'accès aux principales centralités du territoire. Cela nécessite une démarche adaptée aux moyens humains et économiques de la collectivité. Compte tenu du caractère transversal de cette démarche, ce processus s'inscrit dans un mode projet.

Pour cela, une analyse stratégique sera réalisée visant à définir les instances de pilotage (IA), réaliser un état de lieux en vue de définir les objectifs (IB). Cette analyse sera adossée à un dispositif opérationnel proposant des actions adaptées à notre territoire (II).

Partie I – S'organiser pour définir une stratégie adaptée.

Préalablement à la définition des actions, il convient de définir les instances de pilotages (A) et de réaliser un état des lieux exhaustif afin de mieux définir les objectifs (B).

Sous partie A – Un mode projet pour une mobilisation efficace des acteurs.

Compte tenu de la complexité et de la transversalité de cette démarche, le mode projet paraît plus adapté.

Dans un premier temps, l'instance territoriale devra désigner un chef de projet. Ce chef de projet sera le lien permanent entre les différents acteurs du projet.

Puis l'autorité territoriale créera un comité de pilotage (COPIL). Il sera composé de Mr/Mme Le Maire d'Ingeville, des élus en charge de la mobilité, de l'urbanisme et de l'environnement. Afin d'assurer une réelle coordination avec les partenaires institutionnels et une cohérence avec les schémas et documents d'urbanisme existants (PLU, PLUI, PDU, SCOT), des représentants du Conseil Régional et de l'intercommunalité seront associés au COPIL.

Pourront également être associés des représentants des associations de vélo. Le COPIL sera chargé de définir les axes stratégiques ainsi que de l'arbitrage et de la validation des actions. Il se réunira une fois par an.

Le chef de projet constituera un comité technique, organisé en groupe de travail citées sur les thématiques précédemment (mobilité, urbanisme, environnement).

Il sera composé de Mr Le Directeur Général des Services, d'experts techniques et de cadres et agents techniques. Il aura pour rôle de proposer des actions au COPIL. Il se réunira une fois par semaine.

Le chef de projet sera nommé par une lettre de mission lui donnant ainsi toute sa légitimité à travailler en transversal.

Il sera le lien permanent entre les acteurs. Il organisera le travail des comités et assurera la rédaction des comptes rendus.

Sous partie B – Diagnostic et état des lieux indispensables.

Préalablement à la définition des objectifs, la réalisation d'un état des lieux de la situation actuelle est nécessaire. Une récente étude a déjà été réalisée à l'échelle de la communauté urbaine révélant des temps de trajet importants des habitants pour accéder aux services de la collectivité. Mr le Maire d'Ingeville s'est aujourd'hui engagé à améliorer l'accessibilité aux équipements municipaux et à maintenir et installer des commerces de proximité.

Il convient de réaliser un état de lieux plus fin centré sur la ville.

Compte tenu du plan de charge en interne, ce diagnostic sera réalisé par un bureau d'études externe mandaté via le code de la commande publique.

Le diagnostic s'attachera à observer et comprendre les déplacements des citoyens ainsi que des travailleurs afin d'intégrer leurs agissements aux orientations. Les déplacements vers les principales centralités des territoires seront réanalysés en veillant à noter les motifs de déplacements, les modes utilisés et les données quantitatives et qualitatives (distance, temps, nombre, chemins malins, vitesse...)

Une recherche sur les données et documents existants sera faite (documents d'urbanisme, enquête terrain, recensement). Si peu d'informations sont disponibles, il faudra lancer une phase de terrain. Si les informations sont anciennes, il conviendra de les mettre à jour et d'observer les évolutions de pratiques s'il y en a.

Il sera également intéressant de consulter les entreprises et les associations qui peuvent disposer des données utiles.

Une fois les données recueillies, il conviendra de les cartographier afin d'avoir une vision globale. Les thématiques pourraient être les transports en commun, les parkings, les garages à vélo, localiser les services de proximité existants...

Un travail de benchmark auprès d'autres collectivités ayant déjà initié ce processus pourrait être intéressant. Cela permettra de ne rien oublier et d'éviter les erreurs potentielles.

À l'issue de cet état des lieux, un plan stratégique sera soumis au comité de pilotage. Il sera composé de différents scénarii, d'une estimation financière à inscrire au budget primitif avec une simulation de retour sur investissement et un planning prévisionnel.

Partie II – La mise en œuvre opérationnelles.

La mise en œuvre du projet passe par la définition des actions adoptées au territoire (A) et des ressources et une évaluation précise pour y parvenir (B).

Sous partie A – Définition des actions adaptées.

À la suite du travail effectué par les comités et les groupes de travail (élaboration du cahier des charges notamment) et des objectifs définis, la mise en place d'un marché de travaux est nécessaire par la mise en place d'un marché de travaux est nécessaire pour la mise en œuvre des solutions techniques.

Les actions à mettre en œuvre sont nombreuses et nécessiteront un plan pluriannuel d'investissement.

L'état des lieux a mis en évidence plusieurs points noirs : un manque de commerces et de services de proximité, une offre de transport en commun trop faible, des pistes cyclables

Dangereuses et discontinues voire par endroit inexistantes, un manque de borne de recharge pour véhicule électrique et un manque de maillage des services.

Les pistes à exploiter pour contribuer au développement durable est dans un premier temps de développer l'utilisation du vélo en équipement 60% des axes les plus utilisés en pistes cyclables/voies vertes. De plus, il faudra augmenter la capacité des locaux à vélo en doublant leur nombre (ne pas les installer seulement aux abords de parkings). Ceci sera en lien étroit avec le plan vélo.

Egalement seront mis en place des bornes de recharge pour véhicules électriques (au moins deux sur chaque parking municipal).

Les transports en commun ne sont pas à négliger. Plusieurs secteurs sont dépourvus d'offre de transports et amènent les citoyens à utiliser la voiture. De nouvelles lignes de bus seront ajoutées et les logements seront construits autour des pôles de transports en commun. Ceci s'inscrit dans une cohérence avec les plans et schémas de mobilité de l'intercommunalité, les départements et la région.

Concernant le maillage des services, la ville va initier une démarche pour favoriser le maintien et l'installation de commerces et des services de proximité. Pour cela, les loyers des locaux seront vus 20% à la baisse pour inciter les petites entreprises et les producteurs/artisans à s'y installer.

Toutes ces actions nécessitent des ressources et la mise en place d'une évaluation.

Sous partie B – Ressources à mobiliser et évaluation des actions.

La concertation autour de ce projet devra être la plus large possible afin que l'ensemble des citoyens y adhèrent. La communication devra se faire tout au long du projet tant en interne qu'en externe. Pour cela, un plan de communication sera mis en place. Il s'effectuera via le biais de supports existants (journaux, panneaux d'affichage, site internet de la ville, réseaux sociaux).

La ville pourra également lancer un appel à projets via un budget participatif. Les habitants pourront soumettre leurs projets sur le site de la ville qui seront ensuite évalués via les conseils de territoire en fonction de critères préalablement définis (bien-être commun, environnement).

Concernant les moyens humains, cela va nécessiter une réorganisation des services voire des recrutements. Pour cela l'avis des membres du CT et CHST sera nécessaire. Il conviendra également pour les agents nécessaires de faire une mobilité pour renforcer les équipes présentes dans les équipements municipaux de mettre en place des formations adaptées aux changements en les inscrivant dans le plan individuel des agents.

Pour ce qui est des ressources financières, des aides notamment au niveau de l'état seront recherchées.

Un plan pluriannuel d'investissement sera mis en place et dimensionné aux moyens de la collectivité.

L'évaluation du projet est nécessaire et devra être efficace afin de pouvoir corriger les actions. Pour cela un comité de suivi sera créé et aura à sa charge d'évaluer le projet à l'aide d'un tableau de bord et des indicateurs de suivi les plus justes.

L'accès aux principales centralités du territoire nécessite, de par sa complexité et sa transversalité la mise en place d'un mode de projet. La communication sera une clé stratégique de réussite du projet et ne devra pas être négligée. Le suivi des actions sera primordial afin d'avoir des résultats les plus efficaces et rapides au service d'une politique territoriale durable et cohérente.