

ÉPREUVE DE NOTE

SPECIALITÉ « INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX »

NOTE OBTENUE : 14.75 / 20

Communauté Urbaine de Commurba
Direction des Infrastructures et réseaux

Ingéville, le 16/06/21

NOTE À L'INTENTION DE
Monsieur le Directeur Général des Services

Objet : la ville du quart d'heure

Les villes françaises sont en perpétuelle évolution et ont connu dans leur histoire de nombreuses mutations. L'exode rurale, l'industrialisation dans certains bassins de vie et aujourd'hui une société très axée sur les services ont provoqué des déplacements importants des populations afin qu'elles puissent s'adapter. Les préoccupations de plus en plus prégnantes liées au développement durable et la volonté de retrouver une certaine proximité interrogent aujourd'hui nos façons de nous déplacer sur un territoire au maillage parfois complexe voire inadapté. Ces aspirations nous amènent à réfléchir sur des accès plus rapides aux services et commerces dans le souci de préserver l'environnement.

À ce titre, vous trouverez, Monsieur le Directeur Général des Services, un rapport sur la ville du quart d'heure, rédigé exclusivement à l'aide de documents en ma possession. Une méthodologie et des propositions opérationnelles pour favoriser l'accès aux principales centralités de notre territoire vous seront ensuite exposées. Élaborées à partir de l'interrogation du maillage des services sur la ville, elles contribueront au développement d'une mobilité toujours plus durable.

I. Rapport sur la ville du quart d'heure : de forts enjeux à la fois économiques, sociaux et durables

Au-delà de l'attrait qu'elle peut susciter, la ville du quart d'heure aspire à générer davantage de lien social, de lieux de convivialité et une prise de conscience accrue des problématiques environnementales.

a. Qu'est-ce que la ville du quart d'heure ? Dans quel contexte s'inscrit-elle ?

La ville du quart d'heure correspond à l'ambition qui voudrait que les services administratifs, les équipements, ainsi que les commerces d'une ville puissent être accessibles par tout habitant de cette commune à moins de quinze minutes de son domicile et quel que soit son mode de déplacement. Il peut en effet s'agir du pouvoir de se déplacer à vélo, à pieds, par le biais de transports en commun, tout en limitant au possible l'utilisation de véhicule motorisé individuel. L'idée est vraiment de pouvoir apporter à domicile, ou presque, les ressources administratives, économiques et culturelles de manière à contribuer à l'amélioration de la qualité de vie et tout en s'évertuant à limiter l'impact environnemental. De plus, l'étalement urbain est souvent générateur de temps trop longs pour se rendre sur son lieu de travail et l'offre de transport en commun n'est hélas pas toujours adaptée malgré les bonnes volontés. Ce constat amène de plus en plus nos pouvoirs publics, territoriaux avec le soutien des politiques publiques nationales à repenser les flux de population avec une adaptation de l'urbanisation existante.

b. Des outils pour une ville plus accessible

Même si les gouvernements qui se sont succédés ont promulgué des lois qui prennent en compte les politiques publiques urbaines et les moyens de déplacement à développer, renforcer et promouvoir, il n'en est pas moins que le lien entre urbanisation et mobilités doit être un maillon fort pour améliorer l'accès des habitants à leurs services et commerces de proximité.

Dès 2000, la loi dite Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) a permis d'articuler les politiques publiques urbaines et de déplacement avec la compatibilité des schémas et plans à différentes échelles territoriales (Schéma de Cohérence Territoriale, Plans de Déplacement Urbain et Plans Locaux d'Urbanisme par exemple).

De même, des lois plus récentes comme la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République en 2015, participant au 3^{ème} acte de décentralisation) ont permis la création de schémas à l'échelle régionale (SRADDET) qui se doivent d'être compatibles avec les documents d'urbanisme.

Ainsi, le lien entre l'urbanisation et la mobilité doit être renforcé et, en plus d'intégrer les transports dans les documents d'urbanisme, l'urbanisme doit pouvoir être recentré autour des axes de transport existants, ceci afin, notamment, d'optimiser le coût des infrastructures et de limiter la consommation foncière.

À noter que l'artificialisation des sols est néfaste pour l'environnement et que la part du foncier non utilisé pourrait être destiné à l'aménagement de places, de lieux de rencontre et d'îlots verts.

Le redéploiement des services tels que les mairies de quartier peut être un atout pour le lien social à condition d'augmenter l'offre de services.

La notion de ville compacte par la densification de ses réseaux et l'accessibilité aux modes doux auront légitimement pour conséquences de retisser du lien social entre les habitants, de partager davantage l'espace public tout en répondant aux enjeux climatiques.

Un outil qui existe, parmi les outils classiques de planification, est la démarche négociée entre une Autorité Organisation de la Mobilité (AOM, la Région par exemple) et un territoire (qui peut être une Communauté d'Agglomération). Le principe est d'intensifier l'urbanisation autour d'un axe structurant de transports collectifs et d'assurer l'accessibilité au réseau pour ce qui est des compétences du territoire, et de s'engager sur un niveau de desserte de l'axe concerné (investissements de l'AOM).

L'État, également, joue son rôle dans cette démarche collaborative. En effet, son engagement passe aussi par la promotion des mobilités actives et partagées. Par exemple, la mise en œuvre d'un plan vélo ambitieux doit permettre de tripler la part du vélo dans nos déplacements d'ici à 2024 (2,7% aujourd'hui à 9% demain). De même, les collectivités disposent d'outils permettant d'assouplir le cadre juridique autour de systèmes de tarification du stationnement ou bien encore de la mise en place de services publics de covoiturage.

Toutes les initiatives proposées par les pouvoirs publics doivent permettre d'inciter à une mobilité plus propre.

Malgré les bonnes volontés, certains inconvénients subsistent et quelques pistes supplémentaires peuvent être évoquées pour améliorer un système qui a, comme tous les systèmes, quelques failles.

c. Des mises en œuvre plutôt contrastées

L'exemple de la ville de Paris est plutôt évocateur puisque même si le concept de ville du quart d'heure peut lui être attribué, il reste néanmoins à nuancer.

Il est constaté que, même si l'accès aux commerces peut se faire de manière général en moins de 2 minutes, l'accès au lieu de travail reste aujourd'hui un point noir. En effet, il est clairement observé de fortes disparités selon que l'on réside au centre-ville ou en banlieue.

Un outil intéressant qui consiste à rassembler les espaces de travail, le « coworking » est surtout développé dans le centre de Paris et peine à exister dans des territoires où la plus grande majorité des emplois sont étalés et ne concernant pas des emplois de type « service », qu'il est plus aisé de rassembler dans des immeubles. De plus, ces emplois sont plus facilement télétravaillables et concernent une population de classe sociale intermédiaire à supérieure.

Certaines zones de la capitale restent donc enclavées et propices au communautarisme, à l'inverse du lien social qui peut exister dans une zone davantage desservie. Ce ressenti peut être partagé dans une autre ville comme Metz où il règne notamment chez de nombreux jeunes habitants un sentiment d'assignation à résidence. De même, les moyens d'une ville

restent un frein dans cette volonté d'adapter les services aux besoins, dans le sens où il est plus difficile de pouvoir démultiplier les services.

Afin de parvenir à développer ce concept de ville du quart d'heure, certains misent sur l'augmentation des liens et donc du tissu associatif (exemple à Paris), et d'autres sur une communication efficiente autour de la politique de la ville (exemple à Bordeaux) afin de développer les déplacements toujours plus respectueux de l'environnement.

La ville d'Ingéville est aujourd'hui au cœur de ces préoccupations. Il devient nécessaire d'agir en vue de mettre en œuvre une méthodologie adaptée et des propositions opérationnelles efficaces.

II. Comment faire d'Ingéville une ville du quart d'heure ?

Afin de mieux cerner les enjeux et d'y répondre, un état des lieux, associé à une organisation efficace permettront de définir des orientations et de poser une méthodologie.

a. Constat et organisation

L'étude réalisée à l'échelle de la Communauté Urbaine permettra de faire un constat initial sur les difficultés d'accès des habitants aux équipements, services et commerces de la ville d'Ingéville. Il sera sans doute nécessaire de vérifier qu'une étude complémentaire ou plusieurs pourront apporter des éléments plus spécifiquement sur la commune. Une analyse critique des documents d'urbanisme et des plans liés à la mobilité pourra être initiée de manière à garder en tête que le lien entre urbanisme et déplacements sera un enjeu majeur dans la capacité de notre collectivité à apporter une réponse structurelle adaptée et performante.

Ces études et analyses pourront être réalisées par les services compétents en charge des déplacements et de l'urbanisme au sein de la communauté urbaine. Si cette compétence s'avérait insuffisante, une externalisation de ces prestations pourra être proposée. Les services compétents en la matière dans le sens où ils développent des outils et réalisent des études spécifiques adaptées du territoire. Ainsi le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) pourront être sollicités au titre de leur expertise reconnue via la participation à un appel à projet ou partenariat. L'objectif étant de faire un état des lieux exhaustif et qualitatif de l'urbanisation et des déplacements à l'échelle de notre territoire.

L'organisation se fera en mode projet, si vous l'acceptez. Le principe étant de mettre en place un Comité de Pilotage qui assure un rôle décisionnaire et d'arbitrage et qui fixera les grandes orientations utiles au projet. Ce COPIL pourra être constitué d'élus de la commune d'Ingéville et de la Communauté Urbaine, en charge notamment des politiques d'urbanisation et de déplacements/mobilités mais aussi de vous, Monsieur le Directeur Général des Services pour votre implication au sein de la commune. Il pourra se réunir au rythme d'une fois tous les 2 mois et à mesure des productions qui émaneront d'un Comité Technique, que je me propose d'animer et pour lequel je pourrai être le représentant auprès du COPIL.

Le COTECH travaillera sous forme de réunions toutes les 2 semaines et pourra s'appuyer sur des groupes de travail collaboratifs pour lesquels je fixerai des objectifs et un calendrier. Les représentants du COTECH pourront être des personnes compétentes en matière d'urbanisme et de déplacements (chefs de service, techniciens ou experts) et la constitution pourra être amenée à évoluer en y intégrant des services compétents en infrastructures, en environnement (enjeux liés au développement durable pour les mobilités douces) mais aussi des personnes compétentes en urbanisme et qui ont l'habitude de travailler sur des plans, schémas (à une échelle territoriale plus vaste) et documents d'urbanisme. Des représentants du Département et de la Région pourront associés en tant qu'AOM (vélo-routes, transports collectifs...).

Tous ces intervenants devront pouvoir proposer des éléments de réflexion afin d'établir une méthodologie directement applicable.

b. Mise en œuvre du plan d'action et évaluation

À partir du diagnostic urbanistique et des mobilités devront être proposés des éléments opérationnels permettant de revoir le maillage des réseaux de transports, la répartition des places et des lieux de rencontre, une introduction d'îlots verts, de proposer une répartition plus adaptée de l'offre de travail, de services et de commerces.

Ces objectifs doivent permettre d'améliorer la qualité de vie, tout en réduisant l'impact environnemental. Ils doivent apporter une réponse aux enjeux sanitaires et diminuer l'impact énergétique des ménages. À terme, il s'agira de mieux intégrer les transports dans nos documents d'urbanisme. Des études pourront venir en complément pour mieux ajuster et justifier les

CONCOURS INTERNE D'INGÉNIEUR TERRITORIAL SESSION 2021

réponses programmatiques attendues. À ce titre, en fonction de l'état d'avancement de l'utilisation des crédits affectables, une autorisation de programme pourra être sollicitée spécifiquement pour ce projet, à inscrire au Plan Pluriannuel d'Investissement ou à défaut en Décision Modificative.

En parallèle à ces pistes opérationnelles, la communication sera à mettre en place au sein des services de la communauté urbaine mais aussi à destination des habitants de la commune d'Ingéville. Elle pourra s'articuler autour d'opérations de communication sur des actions participatives telles que des concours sur le thème du déplacement doux par exemple. Des campagnes publicitaires sur les sites web, les supports mails (newsletter), ou affichages des arrêts de bus pourront être proposés. Il s'agit de pistes à explorer, celles-ci n'étant pas exhaustives.

Enfin, une évaluation des effets induits par la mise en œuvre de cette nouvelle organisation (conséquences du projet) devra être réalisée afin d'adapter les politiques publiques territoriales proposées aux administrés et dans le souci permanent de leur apporter une qualité de vie toujours plus respectueuse de l'environnement.