

Retranscription à l'identique de la copie remise par la/le candidat·e

MEILLEURE COPIE

Concours externe d'INGÉNIEUR·E TERRITORIAL·E

Session 2021

Spécialité Infrastructures et réseaux

Option Voirie, réseaux divers

ÉPREUVE DE NOTE

Direction des infrastructures et Réseaux
Communauté Urbaine de Commurba

À Ingéville le 16/06/2021

Objet : Rapport sur la ville du quart d'heure

Note à l'attention du
Directeur Général des Services

Références : Projet de loi Mobilités du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire

Note de synthèse

Dans un contexte actuel de défi écologique et de volonté d'améliorer le cadre de vie de ses administrés, l'accessibilité aux divers services et les modes de déplacements employés pour y accéder sont des préoccupations majeures pour les collectivités. Aujourd'hui, il est estimé qu'au niveau national 80% des déplacements s'effectuent avec des véhicules individuels transportant majoritairement un seul passager. Par ailleurs, le fait de pouvoir accéder facilement et rapidement aux divers services, commerces et bureaux sont des critères essentiels d'attractivité et de bien-être pour les administrés.

Dans cette note nous verrons en quoi le concept de la ville du quart d'heure peut répondre aux préoccupations du temps de parcours nécessaires aux habitants d'une collectivité pour accéder à ses services, et favorise le maintien et l'installation de commerces de proximité.

Dans un premier temps nous définirons le concept, ses enjeux et le cadre juridique dans lequel il peut s'intégrer. Puis dans un second temps nous étudierons quels sont les outils et méthodes pour sa mise en place, ainsi que des premiers retours d'expériences pour ce concept récent.

I) La ville du quart d'heure, un concept récent qui pourrait être l'avenir des métropoles et communautés urbaines

A) La ville du quart d'heure va plus loin que la ville accessible et durable

Il devient nécessaire pour les grandes agglomérations de lutter contre l'étalement urbain, de faire le lien entre urbanisation et déplacements en améliorant l'efficacité de l'accessibilité et de l'intermodalité des transports. Le concept de la ville du quart d'heure va encore plus loin car, en plus d'être accessible et d'avoir développé divers moyens de transports, elle permettrait à toute personne d'accéder en moins de quinze minutes à tout service, commerce, bureau, etc. Alors que la motorisation des déplacements ces dernières décennies, et la volonté grandissante des administrés d'accéder à la propriété individuelle, montrent tous deux leurs limites (pollution, dégradation des paysages,...) la ville du quart d'heure pourrait être ce vers quoi il faudra tendre à l'avenir.

Ce concept est très récent, théorisé par un spécialiste de la ville intelligence Carlos Moreno en 2016 et plébiscité par la ville de Paris qui y consacre un portefeuille depuis le renouvellement de l'équipe municipale suite aux élections de 2020. C'est donc un concept qui doit encore faire ses preuves même si on le verra plus loin, des outils existent pour tendre vers cet idéal de déplacements et d'accessibilité. Notons qu'il ne faut pas négliger que le concept fait l'objet de critiques car il ne mettrait pas assez l'accent sur l'aspect social et durable (notamment la gouvernance alimentaire) ou encore qu'il serait un concept qui excluerait des agglomérations les populations les moins aisées, ces aspects ne sont donc pas à négliger.

Une fois le concept défini et ses enjeux, voyons dans quel cadre juridique la ville du quart d'heure pourrait s'inscrire.

B) Un concept à développer conjointement avec la loi Mobilités

Au-delà des documents d'urbanisme déjà connus et qui sont indissociables d'un projet de ville du quart d'heure (Plan des Déplacements Urbains, Plan Local d'Urbanisme Intercommunal,...) la loi Mobilités semble être une opportunité pour mettre en place le concept. Le projet de loi promet des centre-villes plus accessibles et dont l'air sera moins pollué. Pour cela, il prévoit des mesures incitatives en faveur des déplacements à vélo, de laisser la possibilité au service public d'organiser un service de covoiturage, ou encore de favoriser le covoiturage en y réservant des voies.

Pour les collectivités, la loi encourage la création de Zones à Faibles Émissions (ZFE) et s'engage à apporter son soutien pour par exemple, mettre en place de la tarification de congestion, la possibilité de dédier des voies aux transports en commun, ou encore en soutenant le financement des bornes de recharges pour véhicules électriques (BRVE) ouvertes au public. La loi engagera des mesures incitatives pour renouveler le parc des véhicules appartenant aux particuliers.

Notons que des mesures indépendantes des collectivités devront être menées par l'État pour favoriser la transition des mobilités : ainsi le projet de loi mentionne une réduction de la pollution du transport routier de marchandise et l'encouragement du fret ferroviaire.

Nous voyons que le concept de ville du quart d'heure, bien que récent, devra déjà être compatible avec la loi Mobilités. Voyons désormais quels outils mettre en place et quels en sont les premiers retours d'expérience.

II) La mise en place d'une ville quart d'heure: des solutions déjà existantes ?

A) Des grands principes d'urbanisme et de déplacements connus permettant de tendre vers la ville quart d'heure

L'idée de transformer la ville et les déplacements pour réduire le temps de transport et l'accessibilité ne semble pas nouvelle. Ainsi, le concept de ville quart d'heure est à rapprocher de la ville « compacte » : aussi appelée la ville des « courtes distances », elle crée une ville dite « polycentrique » en opposition avec la ville qui possède un hypercentre et des quartiers excentrés et éloignés des services. Le principe est de créer de denses noyaux urbains autour des grands axes structurants de transports existants.

D'autres outils permettent d'améliorer les déplacements :

- α Aménager des itinéraires piétons et cyclistes ;
- α Donner plus de places aux modes de transports alternatifs par rapport à la voiture ;
- α Favoriser l'émergence de tiers-lieux ou espaces de « co-working ».

Ces solutions nécessitent une révision du PDU et du PLUi, et s'intègrent dans la création des ZFE par les collectivités. Avec ces ZFE, les collectivités s'engagent à identifier les zones concernées et ré-évaluer périodiquement ses contours selon la nécessité. Aussi, le projet de loi Mobilités mentionne pour les collectivités l'engagement d'opter pour des flottes publiques à faibles émissions ou zéro émission.

Ainsi si des solutions existent déjà pour réduire le temps des déplacements, la loi Mobilités permet la création de ZFE mais qui s'ajoute à des engagements auprès de l'État.

Si des solutions d'aménagements existent déjà pour tendre vers la ville quart d'heure, ce concept récent peut se retrouver parmi quelques retours d'expériences.

B) Un concept qui nécessite une vision globale : retours d'expérience

Le concept de la ville quart d'heure, quoique récent, se retrouve dans nos décisions qui impactent la vie des administrés. Ainsi, l'exemple de la ville de Metz, qui fait machine arrière sur la suppression des mairies de quartiers, montre que le concept nécessite une vision globale. Ces mairies de proximité ont été supprimées pour raison de faible fréquentation. Or, l'ambition de la mairie de Metz est de réhabiliter ces établissements en y modifiant ses missions : ainsi l'on pourra y faire plus de démarches administratives qu'auparavant, plutôt que d'être obligé de se rendre en un lieu unique.

Autre exemple, collectivité bien plus importante mais dont la situation est intéressante. Celle de la ville de Paris, dont les administrés sont parmi les plus lotis en termes de temps d'accessibilité aux divers services grâce à son offre de transport multimodal. Cependant le bilan de la ville est à nuancer car il existe de fortes disparités selon les arrondissements, et surtout la congestion est très importante pour accéder aux lieux de travail.

Ainsi la ville du quart d'heure est un concept récent qui doit faire ses preuves et qui prend tout son sens avec la création des ZFE permise par la loi Mobilités. Son concept est de permettre à tout administré d'accéder aux divers services en quinze minutes. Des modifications d'aménagement déjà connus existent pour tendre vers l'objectif de la ville du quart d'heure, et cela nécessite d'avoir une vision globale sur les modes de déplacement et les utilisations de l'espace public.

À Ingéville le 16/06/2021

Objet : Note de propositions opérationnelles pour favoriser l'accès aux principales centralités du territoire de Commurba

À l'attention du Directeur Général des Services,

L'accessibilité de la voirie et des services ainsi que la multimodalité des transports sont des enjeux majeurs pour la collectivité afin de rester attractive pour ses administrés et d'améliorer leur cadre de vie. Il est proposé dans cette note d'adopter une démarche projet afin de, à votre demande, améliorer l'accessibilité aux équipements communaux dans les divers secteurs du territoire ainsi que favoriser le maintien d'une activité économique au moyen de commerces et services de proximité.

Nous verrons ici comment procéder pour que notre collectivité puisse tendre vers le concept de la ville du quart d'heure, disposant tous services et commerces à moins de quinze minutes, le tout en adoptant des décisions à court et moyen termes et pour une vision à long terme.

Dans un premier temps je vous présenterai les mesures d'avant-projet, puis je décrirai les mesures à prendre et le déroulement du projet, et enfin je démontrerai qu'une vision globale est nécessaire en adoptant des mesures transverses.

I) Mesures d'avant-projet pour la restructuration des accès aux principales centralités du territoires

Tout d'abord il conviendra de créer le comité de pilotage (COPIL) qui arbitrera les décisions à prendre, donnera les orientations du projet. Ce COPIL pourra être constitué des élus en charge des déplacements pour chacune des communes de Commurba, il conviendra également d'y intégrer un représentant décisionnaire des transports en commun au sein de la communauté de communes, et ponctuellement lorsque cela sera nécessaire les maires des communes de Commurba lorsque des décisions impactant ces communes doivent être prises. Pour éviter le surnombre il faudra prévoir des comités de pilotage spécifiques à certaines communes ou regroupement de communes voisines lorsque le projet le nécessitera. Un comité technique (COTECH) sera créé pour s'occuper des aspects techniques du projet et faire les remontées au COPIL.

Des rencontres préliminaires seront nécessaires notamment avec des représentants de conseils de quartier pour recueillir leur avis, des représentants de communautés urbaines ayant adopté une démarche équivalente pour recueillir des informations ou travailler de concert, ou encore des représentants d'associations de commerçants et d'entités représentant les entreprises du territoire pour les associer au projet.

Il sera utile d'identifier si nous avons les compétences en interne pour monter ce projet ou s'il nous faudra monter un marché pour assistance à maîtrise d'ouvrage pour monter le projet à l'aide d'un bureau d'études. Si cette solution est choisie, nous devons identifier si le besoin d'AMOA s'arrête en phase PRO ou doit se prolonger jusqu'à l'exécution des travaux envisagés. Cela permettra de monter le budget nécessaire à la réalisation de notre projet.

Le comité de pilotage devra fixer des indicateurs qui permettront d'évaluer la réussite des objectifs.

Ainsi pour notre projet il semblera opportun comme indicateur de recueillir des informations sur le temps de trajet nécessaire pour se rendre d'un point identifié à un autre du territoire. Ces points seront préférentiellement choisis pour simuler des trajets depuis des quartiers périphériques, vers les diverses centralités à proximité, avec un objectif de 15 minutes de trajet. Un autre indicateur pourra être celui du nombre de services, commerces et d'emplois accessibles autour de ces centralités. Un diagnostic de l'état existant sera évidemment nécessaire pour comparer ces indicateurs tout le long du projet et identifier au plus vite les quartiers les plus isolés.

Enfin pour le calendrier, il sera nécessaire d'établir un macro-planning qui comprendra les éléments suivants que je propose avec une vision à la fois à courte et long terme :

- α d'ici un an : révision du PLUi et création d'une ZFE

- α d'ici trois ans : réalisation de travaux d'aménagement nécessaires à l'amélioration de l'accessibilité des services et des temps de transports, pour les zones prioritaires identifiées

- α après trois ans : poursuite des travaux sur les zones moins prioritaires et prises de mesures pour tendre vers la ville du quart d'heure.

II) Déroulement du projet

Une fois ces mesures d'avant-projet définies, il conviendra d'organiser des réunions pour faire avancer le projet en réunissant par exemple le cotech toutes les deux semaines et le copil une fois par mois.

Les propositions du COTECH devront interroger le maillage des services dans les villes de Commurba et proposer des solutions de mobilité durable. Ainsi voici des mesures qui pourraient être proposées :

- α identification de services communaux qui pourraient être élargies aux mairies de quartiers ;

- α proposer des aménagements de partage de voirie en favorisant les déplacements alternatifs à la voiture ;

- α proposer la zone concernée par une ZFE et prévoir des aménagements qui en résulteront (zones de rencontre, bornes d'accès riverain, ...)

- α proposer une modification des lignes de bus dont le trajet serait en inadéquation avec le projet ;

- α s'associer avec des associations locales de déplacements doux pour améliorer les installations existantes et travailler sur les futurs aménagements ;

- α proposer un plan de remplacement progressif des véhicules de transports publics vers des véhicules plus respectueux de l'environnement ;

- α divers autres jalons que le cotech jugera nécessaire de faire valider par le copil.

Le projet nécessitera de faire des bilans d'étape pour s'assurer du respect du macro-planning.

Que ce soit pour la création de la ZFE ou des aménagements, un vote au conseil municipal de chaque commune et au conseil de la communauté urbaine sera nécessaire pour noter les améliorations majeures apportées.

Il faudra évaluer le coût financier des mesures à prendre et notamment prendre en compte les conséquences financières de certaines mesures pour la collectivité.

La communauté de communes pourra aussi proposer une expérimentation de voies réservées et de stationnements réservés pour le covoiturage.

Il sera également nécessaire de travailler de concert avec le Ministère de la Transition Écologique pour s'assurer des modalités des engagements pris par la loi Mobilités : aide au financement de la mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques, soutien au financement de favorisation des modes doux (aménagement TCSP, plan vélo, etc.).

III) Mesures transverses à ne pas négliger

Je souhaite attirer l'attention sur le fait que, les administrés étant au cœur du projet, ils devront être consultés tout au long du projet notamment à l'aide de :

- α sondages pour connaître leurs modes, durée et raisons de déplacements
- α concertations pour les modifications d'aménagement, la création de ZFE et révision du PLUi sur son volet Déplacements
- α débats publics à organiser sur les moments forts du projet ou lors des conseils de quartier.

En termes de communication, il sera nécessaire de travailler sur les raisons de nos décisions, qui s'ancrent autour d'une volonté d'améliorer le cadre de vie, mais dont les effets ne seront pas visibles de suite. Le projet fera peut-être l'objet de critiques de la part des administrés, c'est pourquoi il faudra communiquer massivement (via site internet, presse locale et nationale) pour expliquer la démarche de restructurer la ville vers une ville dite « compacte » avec divers centres urbains. Le terme de « ville quart d'heure » est un terme fort qui résume la volonté politique, il restera à axer le discours sur le développement durable.

Au delà de son aspect écologique, il conviendra de ne pas négliger les aspects sociaux et économiques du développement durable. Ainsi le projet devra absolument prendre en compte et favoriser la création de services et d'associations permettant du lien social. Par exemple, le cotech pourrait proposer la création d'une plateforme numérique pour favoriser le covoiturage en mettant en lien des voisins qui travaillent dans le même secteur géographique.

En termes de formations des agents, dans l'optique de modifier l'accessibilité des services communaux, il devra être proposé un plan de formations pour adapter les services que pourront rendre les agents au contact du public.

Une vision en coût global sera nécessaire, en évaluant à la fois le coût de conception mais aussi de maintenance des installations qui seront mises en œuvre.

Enfin, il sera nécessaire d'évaluer au fil du projet les améliorations apportées en réalisant une comparaison avant/après des indicateurs de pilotage.

La communauté urbaine de Commurba s'engage vers des engagements majeurs et nécessaires en choisissant de repenser ses accès aux centralités, les raisons en sont à la fois écologiques et dans un souci d'amélioration du cadre de vie des administrés. Ces derniers étant au cœur du projet, ils devront être associés tout au long du projet via divers moyens tels que concertations régulières, représentants de quartiers et cela assurera l'adhésion au projet tout en recueillant les critiques constructives à prendre en compte.

Si une ville quart d'heure est un objectif ambitieux, la collectivité peut au moins se permettre de tendre vers cet objectif à court terme, puis d'atteindre cet objectif sur le long terme. Pour cela je me propose pour organiser une première réunion selon vos disponibilités d'ici un mois, en conviant les futurs membres du copil.