

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

## **MEILLEURE COPIE**

### **Concours interne d'INGÉNIEUR·E TERRITORIAL·E**

#### **Session 2021**

#### *Spécialité Infrastructures et réseaux*

#### *Option Voirie, réseaux divers*

### **ÉPREUVE DE NOTE**

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 » et la mobilité durable  
Réf : loi mobilités

La notion de développement durable est devenue incontournable dans l'esprit des citoyens. La crise sanitaire COVID19 a encore accentué ce phénomène, et l'évolution de la société pousse les décideurs territoriaux à vouloir repenser les modes de déplacements notamment en ville. Nous verrons dans un premier temps les nouvelles attentes en termes de mobilité, la notion de « ville du quart d'heure », la place de l'urbanisme dans la gestion des déplacements urbains et la communication à mettre en place pour favoriser la pratique des modes de déplacements actifs.

Nous verrons dans un deuxième temps comment mettre en place une politique de maillage des services de la ville d'Ingéville plus proche des citoyens pour contribuer au développement d'une mobilité durable à Ingéville.

1) Une volonté politique affichée pour modifier les modes de déplacements et la notion de « ville du quart d'heure »

1)1) Décarboniser les déplacements : un enjeu de santé public

La mise en place de la loi mobilité montre une volonté politique forte de changer les modes de déplacements en France. L'objectif avoué est de décarboniser les modes de transports pour la santé et le bien être des citoyens.

Pour atteindre cet objectif les leviers sont nombreux. La mise en place d'un plan vélo ambitieux avec lancement d'AAP (appels à projets) vise à développer la pratique du vélo pour passer de moins de 3% de parts de déplacements actuellement à 9% en 2024. La loi vise également avec l'aide des AOM (autorité organisatrice de la mobilité) à développer le covoiturage et les mobilités partagées. Enfin la loi vise également à modifier les habitudes dans les trajets domicile-travail qui représentent 30% des déplacements en France. Des aides sont prévues pour les entreprises qui incitent à des déplacements vertueux et pour les usagers même.

## 1)2) « La ville du quart d'heure »

« La ville du quart d'heure » est un terme que l'on entend beaucoup actuellement notamment de part la volonté de la mairie de Paris de mettre en place ce principe. « La ville du quart d'heure » c'est la volonté de donner la possibilité aux habitants d'une ville de pouvoir accéder de tout ce dont on a besoin à moins de 15 min de chez soi. On entend par ce terme la possibilité de pouvoir travailler, faire ses courses, s'aérer, faire du sport, se soigner, apprendre, se cultiver près de chez soi.

La notion de temps « moins d'un quart d'heure » regroupe la possibilité de s'y rendre par les déplacements actifs (marche, vélo), transport en commun ou voiture.

L'accession aux services publics fait aussi partie de cette volonté, avec la possibilité de développer les mairies de quartiers et les services de proximités pour éviter d'avoir à faire de longs trajets.

Il convient toutefois de faire attention à ne pas cliver la société entre un centre ville « bien et bien pensant » mais dont les valeurs immobilières empêchent toute forme de mixité.

Il faut donc faire attention à préserver et même accentuer le « vivre ensemble ».

## 2) L'urbanisation en service de modes de déplacements plus durables

### 2)1) La gestion de l'urbanisation

Modifier les habitudes de déplacements ne signifie pas s'attaquer uniquement aux modes de transports. En effet la manière d'urbaniser joue un rôle essentiel dans la décarbonisation des trajets. Urbaniser autour des infrastructures déjà existantes et favoriser un tissu de proximité permet de limiter les distances de trajet et donc de favoriser la pratique des modes de déplacements actifs.

Cette pratique est à intégrer dans les documents d'urbanisme PADD (Plan d'aménagement développement durable), PLU et PLUi. Pour favoriser et mettre en place cette politique il convient d'analyser, d'observer et comprendre les déplacements des citoyens ainsi que des travailleurs au sein d'un territoire. Faire cette analyse permet de comprendre les motifs de déplacements, les modes de transports utilisés et les distances moyennes pratiquées.

Ainsi de manière générale dans les zones à haute densité de population il faut favoriser et développer les modes de transports doux et les transports collectifs (Tramway, BHSN, métro...) alors que ces artères structurantes perdent de plus en plus d'utilité à mesure que l'on s'éloigne des centres-villes et que l'on entre dans des quartiers à faible densité de population.

Enfin suite à la pandémie « COVID 19 » que nous traversons, le télétravail s'est développé en faveur de pratiques collaboratives ou à la création d'espaces de coworking qui permettent d'entrevoir des bouleversements en termes d'urbanisme et de déplacement.

### 2)2) Communiquer pour favoriser la pratique des déplacements actifs

Ainsi à l'instar des fiches action qui ont été mises en place dans la « définition de la politique vélo de la Communauté Urbaine de Bordeaux », la communication pour inciter à la pratique du vélo est essentielle.

Ainsi pour créer un réel engouement autour de la pratique du vélo il convient de dépasser la simple logique informative, afin de rendre le vélo plus attractif et séduisant.

Créer un site internet, l'alimenter avec des cartes claires et simples, procéder à une communication davantage participative pour la création d'un logo attrayant sont autant de leviers pour permettre à la population de s'approprier le projet et les inciter à la pratique.

En procédant à d'importantes campagnes publicitaires pour toucher plus largement les familles et les enfants, on incite plus largement à faire du vélo en espérant que les enfants continuent la pratique une fois adultes.

Une bonne communication permet de donner comme image de la pratique du vélo, un mode de déplacement à part entière en véhiculant les images liés à la liberté, au dynamisme, à la jeunesse, à l'indépendance, la santé et à un mode de transport à faible coût.

Une communication essentielle également consistera à combattre le sentiment d'insécurité sur la pratique du vélo, expliquer les évolutions du code de la route et faciliter le respect mutuel entre les usagers.

Enfin, la création d'une équipe « d'ambassadeurs du vélo » et d'une « équipe d'animateurs » dans des « maisons du vélo » créées à cet effet permet d'organiser des animations et de réapprendre aux adultes à circuler en ville.

La volonté politique de changer les modes de déplacements est réelle, et les leviers sont nombreux pour tendre vers cet objectif. Nous allons étudier maintenant l'organisation et le maillage des services d'Ingéville pour établir une méthodologie d'accompagnement du développement d'une mobilité durable.

Une démarche visant à examiner le maillage des services de la ville d'Ingéville pour favoriser l'accès aux principales centralités du territoire et ainsi contribuer au développement d'une mobilité durable est une démarche qui nécessite d'être adaptée aux ressources économiques et humaines de la collectivité.

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité pour la ville d'Ingéville, nous devons nous baser sur un diagnostic précis des services existants et les besoins qui existent pour définir les objectifs autour du projet de maillage de proximité. Ensuite il faudra mettre en place les instances de pilotage pour définir le cahier des charges. Découlera de cette démarche les actions à mener et les ressources à déployer pour favoriser l'accès aux principales centralités du territoire. Enfin l'évaluation des mesures mises en place viendra achever le projet.

### 1) Le diagnostic

Il conviendra de s'appuyer sur un diagnostic précis des services existants de la ville d'Ingéville. Un diagnostic précis permet de connaître les réalités du territoire et les attentes économiques et sociales.

Ainsi une concertation avec les associations sera indispensable pour connaître les besoins et les motifs de déplacement vers les services de la ville, ainsi que les distances et temps de trajets nécessaires actuellement. Nous pourrions consulter les associations comme la FUB (fédération des utilisateurs de la bicyclette) et associations de personnes âgées, personnes à mobilité réduite ou commités de quartiers.

Au vu de la taille de notre collectivité, nous avons les ressources humaines nécessaires pour réaliser ce diagnostic.

### 2) Création des instances de pilotage

Un projet de cette importance nécessitera la création d'un comité de pilotage et d'une équipe projet.

Le comité de pilotage sera présidé par les élus « référents urbanisme et mobilité » accompagnés de vous Monsieur le Directeur Général des Services et de membres des directions directement concernés (Bâtiments, voirie, transport...). Le comité de pilotage définira le cahier des charges, fixera les moyens financiers et arbitrera les décisions de l'équipe projet pour faire voter en assemblée délibérante.

L'équipe projet sera composée d'un chef de projet qui fera le lien entre les comités de pilotage et équipe projet, de cadre de différents services concernés (bâtiments, transports, services administratifs...) de techniciens et des référents « mobilité » et « accessibilité » qui apporteront leur expérience et leur expertise pour atteindre nos objectifs.

Chacun veillera au respect des réglementations.

### 3) Objectifs et actions à mener

Les objectifs seront fixés et notamment le respect des réglementations en termes d'accessibilité et de mobilité.

Les objectifs financiers seront aussi définis, et un PPI (plan pluriannuel d'investissement) devra sans nul doute être organisé.

Les résultats des études et diagnostics définiront les besoins et manques, mais aussi les services de proximité qui marchent bien.

Nous pourrons nous inspirer et prendre contact avec les mairies de Metz et Communauté Urbaine de Bordeaux pour connaître les points positifs de leur politique mise en place mais aussi les points de vigilance à prendre en compte.

Nous verrons dans quelle mesure il sera nécessaire d'amener des services municipaux dans des quartiers, il sera nécessaire d'accentuer les possibilités des mairies de quartier.

Les mairies de quartier doivent être des lieux centraux qui gèrent tous les services de proximité et pas uniquement l'état civil, ce qui évitera bien des déplacements à l'hôtel de ville.

Pourquoi pas faire comme à Bordeaux et créer un engouement autour de la pratique du vélo grâce à une communication efficace et la création de maisons du vélo et « d'équipes d'animateurs ». Nous en profiterons pour favoriser la pratique du vélo et des modes de transports doux.

Nos services devront travailler en transversalité pour atteindre nos objectifs, et notamment avec les services de l'urbanisme afin de bien prendre en compte les notions de déplacements doux dans les projets à venir grâce au PADD et aux PLU et PLUi qu'il faudra peut-être adapter.

### 4) Les ressources à employer pour atteindre notre objectif

Il faudra déterminer les ressources financières à mettre à disposition et chercher les subventions possibles autour de notre projet.

Notre étude aura également un impact organisationnel sur les services de la ville d'Ingéville.

Il faudra travailler avec le service DRH et le service formation pour déterminer les besoins en formation (interne ou au CNFPT) en recrutement, et si des réorganisations de services ou mutations seront nécessaires.

Si tel est le cas, et il en est fort à parier, nous n'oublierons pas de concerter les instances paritaires et les représentants du personnel.

Des moyens importants en communication seront nécessaires également. Que ce soit pour communiquer autour des ambitions de la ville d'Ingéville, pour mettre à jour notre

site internet autour du développement des modes de transports doux et de la pratique du vélo.

Nous pourrions faire une planche test de notre méthodologie d'organisation retenue et juger les retours et points d'amélioration à apporter.

## 5) Évaluation

En fonction des objectifs qui auront été fixés et des indicateurs de réussite définis, nous pourrions suivre l'évolution de notre méthodologie mise en place et si les critères de réussite ont été atteints ou si quelques réajustements sont nécessaires.

Nous pourrions par exemple faire des comptages routiers pour voir l'évolution de la pratique du vélo, jauger la fréquentation des services de proximité et l'évolution, jauger l'installation de commerces de proximité... l'évolution de la vie des quartiers et l'impact sur la circulation automobile et le développement des modes de transports actifs.

Les mobilités 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. Le réajustement en parallèle des services de la ville d'une manière plus proche des citoyens pour tendre vers « la ville du quart d'heure » est une politique ambitieuse mais aussi une formidable opportunité d'amélioration du cadre de vie des habitants d'Ingéville.