

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

Communauté urbaine de Commurba

le 16 juin 2021

Note à l'attention du directeur général
des services

Objet : La ville du quart d'heure

Références : Lois LOTI, SRU, Grenelle, Notre, loi Mobilités

Les villes françaises d'aujourd'hui ne sont plus attractives. Depuis une cinquantaine d'années, la périurbanisation s'est très fortement développée, offrant aux ménages l'accès à la propriété ainsi qu'une forte dépendance aux véhicules motorisés. Le contexte actuel de réchauffement climatique, l'exode rural, la saturation des réseaux routiers, obligent les pouvoirs publics et l'Europe à réagir. Les maires souhaitent redynamiser leur centre ville et veulent que leur commune devienne des villes du quart d'heure.

Le présent rapport met en exergue dans une première partie le concept de ville du quart d'heure avec son cadre réglementaire et les différents enjeux de ce type d'aménagement. La deuxième partie est consacrée à une méthode et des propositions permettant d'interroger le maillage des services de la ville et de contribuer au développement d'une démarche mobile durable.

I Un nouveau concept, la ville du quart d'heure

L'aménagement et le développement des villes est un sujet qui préoccupe beaucoup la société. Plusieurs manières de repenser les villes existent et sont souvent portées en fonction de la classe politique. La vague verte des dernières élections municipales françaises a permis d'accélérer la prise de conscience de la population et des élus sur le réchauffement climatiques et le besoin de changement. Cette première partie est consacrée à un nouveau type de ville ; la ville du quart d'heure. Après l'avoir défini, la législation en la matière sera développée ainsi que les enjeux et différentes possibilités envisageables.

A. Qu'est ce qu'une ville du quart d'heure

La ville du quart d'heure est une nouvelle manière de penser et de réaménager une ville. L'idée est simple, elle consiste et doit permettre à tous les habitants ou usagers d'une ville de trouver et d'accéder à tout ce dont ils ont besoin dans leur vie quotidienne, à pieds, en vélo ou en transport en commun. Cela peut paraître simple mais les villes actuelles ont des réseaux routiers saturés, des infrastructures pas forcément adaptés parfois même vieillissants. Le partage de l'espace public n'est pas encore réel partout. Il en est de même pour les transports en commun qui ne sont pas toujours bien développés ou parfois même insuffisants. Le concept de ville du quart d'heure doit permettre à chaque habitant de pouvoir travailler, faire ses courses, s'aérer, faire du sport, se cultiver, s'engager, se soigner, faire du sport, bien manger ou encore apprendre dans un rayon de quinze minutes autour de leur domicile. Le défi est immense dans certaines villes, notamment lorsque la désertification urbaine est en marche ou bien qu'elle est subit un exode rural. Toutes les catégories de personnes quelque soit leur âge, leur situation personnelle ou professionnelle sont concernées.

Le développement des villes face à la périurbanisation a fait l'objet de nombreuses lois visant à redynamiser les villes depuis l'époque du cent pour cent voiture. Ces lois sont ainsi détaillées dans cette sous partie.

B. Un cadre réglementaire présent depuis près de 50 ans

Les pouvoirs publics et l'Europe ont toujours essayé d'accompagner les villes dans leur développement en rédigeant et publiant de nombreuses lois plus ou moins adaptées selon les périodes.

Cela a débuté avec la loi LOTI, loi des transports intérieurs visant à favoriser le développement des transports dans les villes et les agglomérations avec notamment l'instauration des plans de déplacements urbains en 1982.

En 2000 est publiée la loi solidarité et renouvellement urbain avec une articulation des politiques publiques urbaines et de déplacements compatibles avec le SCOT, le PLU et le PDU. Les lois Grenelle ont ensuite été votées en 2009-2010 avec des répartitions équilibrées dans plusieurs secteurs d'activité et un lien entre la densité et le niveau de desserte des transports en commun.

Il y a eu ensuite la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové et plus récemment la publication de la loi Notre et des lois Mobilités.

Ces dernières obligent les territoires et l'état à s'engager de manière ambitieuse dans le développement des mobilités propres que sont la marche à pieds, le vélo, les transports en commun, le covoiturage ou encore les véhicules électriques.

Les collectivités s'engagent aux développements et sur des évaluations périodiques. L'état s'engage à apporter son soutien avec mise en place de mesures réglementaires, d'un assouplissement du cadre juridique et bien sûr la mise en place de financements et de subventions pour y arriver.

Après avoir évoqué la ville quart d'heure et le cadre réglementaire sur le développement urbain, il convient de connaître les différents enjeux et possibilités pouvant être mises en œuvre.

C. Les enjeux de la ville du quart d'heure et les aménagements possibles

L'objectif principal de la ville du quart d'heure ne s'arrête pas aux quinze minutes à pieds, il y a derrière cette démarche tout un réseau d'infrastructures et de transports à renforcer pour reconstruire une ville centralisée, il faut mettre l'accent sur de nombreux domaines. Les objectifs et les enjeux sont clairs, ils doivent permettre de limiter la consommation foncière et la banalisation des paysages, d'optimiser le coût des infrastructures et répondre aux enjeux environnementaux et sanitaire. Ils doivent aussi prévenir les ségrégations spatiales et baisser la consommation énergétique des ménages.

La ville du quart d'heure doit être accessible et perméable. La ville doit être compacte avec une dynamique inter-quartiers. L'espace public doit être partagé entre tous les usagers et plus particulièrement pour les modes doux. La ville du quart d'heure est également une ville connectée et doit bénéficier d'une mixité fonctionnelle avec des espaces publics aménagés avec une certaine qualité.

La ville du quart d'heure est une ville mobile 24h/24 et 7j/7 et doit être pensée avec les transports et inversement, elle doit être une ville durable.

La ville moderne doit pouvoir bénéficier d'une grande intermodalité afin de faciliter les déplacements de chacun. Elle doit permettre aux usagers de vivre sans leur véhicule et de changer les habitudes des citoyens.

Le concept de ville du quart est plutôt ambitieux et mérite d'être testé dans plusieurs villes. Metz et Paris font parti des candidates pour développer ces pratiques.

Après avoir consacré cette première partie à la ville du quart d'heure, voici une méthodologie et plusieurs propositions visant à favoriser l'accès aux principales centralités du territoire.

II Comment favoriser l'accès aux principales centralités du territoire

L'accès aux principales centralités du territoire est un enjeu majeur dans la reconquête des centres villes. Pour autant, il ne faut négliger les autres quartiers. La favorisation des accès doit se faire par le biais du développement d'une mobilité durable en reprenant le concept de ville du quart d'heure.

A. Établir un diagnostic et proposer des solutions aux usagers

La désertification des centres-villes au profit des zones périurbaines ne cesse de s'accroître. Les villes souvent saturées ne sont plus attractives et sont même abandonnées par les commerçants dont les loyers deviennent exorbitants. L'exemple de la ville de Metz avec l'échec des mairies de quartier et leur fermeture est un cas concret. Pour pouvoir rétablir un maillage des services de la ville sur le territoire, il faut penser proximité directe. Afin d'éviter de se lancer dans des démarches précipitées, il convient d'établir un diagnostic et d'identifier les besoins de chacun. Plusieurs pistes sont envisageables comme celles de créer un comité de pilotage réunissant des représentants des services de la ville, des riverains. Il doit y avoir une collaboration et des échanges transversaux entre les usagers qui apportent leurs besoins, leurs témoignages et les services qui expliquent leurs contraintes. La communauté d'agglomération ou urbaine et les collectivités territoriales ou encore les associations de représentants des usagers peuvent aussi être associées. Il est aussi indispensable de recueillir toutes les données, de les analyser de plusieurs points de vue. La mise en place d'une cartographie est également essentielle. Pour construire une ville

décentralisée, il faut créer du lien avec les habitants, les associer aux projets, au prix de décision dans la mesure du possible. La création de comité de quartier est une solution. Les mairies de quartier doivent être développées et permettre aux riverains de venir signaler un problème ou d'avoir la réponse à ses attentes, sans passer par l'hôtel de ville. Il faut créer du lien social, aménager des espaces de rencontre comme des places, des parcs ou des squares afin d'avoir des espaces naturels et de convivialité. La création de jardins partagés, de zones apaisées avec par exemple des piétonnalisations partielles ponctuelles ou permanentes améliorera le cadre de vie des habitants. Offrir aux habitants la possibilité de végétaliser leur façade peut leur donner satisfaction dans la mesure où ils aménagent eux-mêmes le domaine public. Créer des îlots verts pour limiter les îlots de chaleur est aussi une façon de créer un espace de rencontre et de vie.

Pour développer le maillage des services de la ville, il est impératif de mettre en place des guichets uniques dans les mairies de quartier et de créer un lien fort avec les usagers. Les élus doivent toujours être au contact de la population.

Pour qu'un tel maillage soit opérationnel et que les usagers se déplacent sans leur véhicule, il convient d'améliorer la pratique d'une mobilité durable.

B. Développer une mobilité durable

La mobilité durable concerne tous les usagers et peut permettre d'améliorer le confort de vie de chacun.

En effet, le trafic urbain occasionne de nombreuses nuisances sonores, visuelles et polue la planète. Quand on sait qu'un véhicule est généralement occupé par une seule personne, son conducteur, et que celui-ci passe son temps dans les bouchons, il y a de quoi s'interroger sur une mobilité alternative de préférence durable. Il faut comme pour le maillage des services de la ville établir un diagnostic à l'échelle de la commune et des communes voisines. Un chargé d'étude peut être missionné pour établir ce diagnostic. Des comptages de véhicules et des mesures de vitesse peuvent être commandés pour avoir un recueil de données sur les pratiques. Une ou plusieurs cartographies selon les modes de déplacement doivent être éditées afin d'identifier les trafics à neutraliser, à corriger, à améliorer.

En ce qui concerne les piétons, la mise en place d'un jalonnement avec des panneaux directionnels indiquant le temps de trajet vers les bâtiments publics ou touristiques peut être une solution. Cette démarche est aussi possible pour les cyclistes.

Le réseau cyclable doit être continu et faire l'objet d'un maillage pour la desserte locale. Les points noirs et l'absence d'aménagements cyclables doivent être corrigés.

Les réseaux de transport en commun doivent aussi faire l'objet d'une enquête approfondie pour déterminer les lignes peu fréquentées et celles qui saturent. Un renforcement devra être envisagé aux heures de pointe. De nouvelles lignes devront être aménagées pour desservir les quartiers délaissés.

Pour favoriser le développement et la pratique des mobilités durables, il y a également d'autres méthodes qui consistent à neutraliser l'usage de la voiture.

La piétonnalisation peut être une solution très efficace. Des sens de circulation modifiés obligeant à faire des détours sont également possibles comme la limitation dans le temps de la durée du stationnement ou encore sa mise en statut payant ou sa suppression au profit de parkings vélos.

Le développement des aires de covoiturage et sa pratique est aussi une piste à explorer comme l'utilisation des véhicules électriques ou véhicules propres.

Pour conclure, le concept de ville du quart d'heure est une idée ambitieuse qui permet de recréer une dynamique disparue dans les centres villes. Elle permet aussi de limiter l'impact sur l'environnement en favorisant la pratique d'une mobilité douce et durable. Cette méthode crée aussi de la convivialité et de l'échange dans les quartiers ainsi qu'un lien important avec les communes. Elle ne peut qu'améliorer le confort et le cadre de vie des habitants tout en leur permettant de ne plus utiliser leur véhicules motorisés. Il ne reste désormais plus qu'à faire prendre conscience à l'ensemble des usagers que cette méthode ne peut être que bénéfique à tout point de vue.