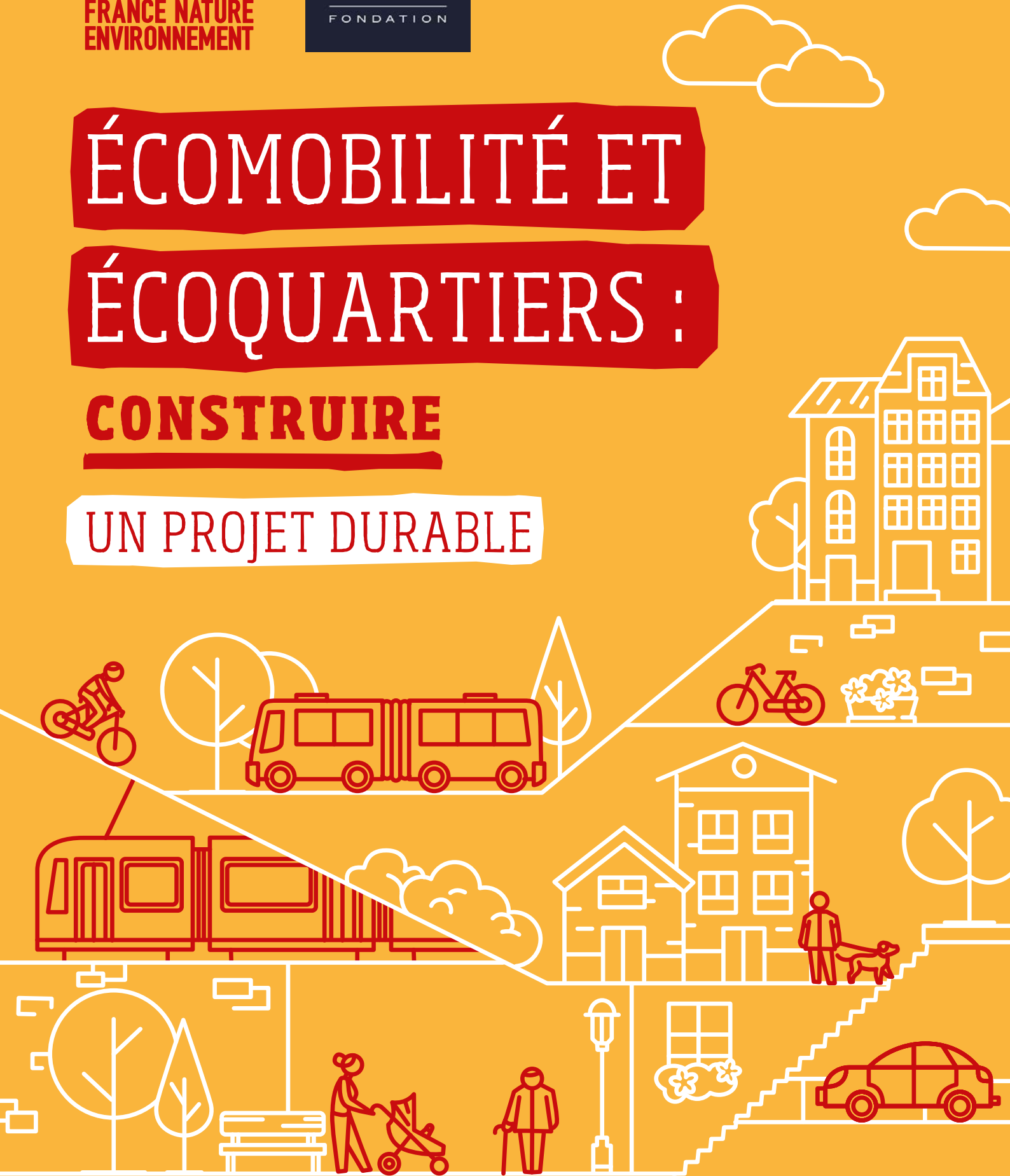


ÉCOMOBILITÉ ET ÉCOQUARTIERS : CONSTRUIRE

UN PROJET DURABLE



Document édité par **France Nature Environnement**

SIÈGE SOCIAL : 81 / 83 bd de Port-Royal 75013 Paris

RÉDACTION : Geneviève Laferrère

RECHERCHE BIBLIOGRAPHIQUE : Alexane Duveau – Chipaux

TRAVAUX PRÉPARATOIRES : Gabrielle Loubersac, Imène Miraoui

CRÉATION GRAPHIQUE : les-delo.com

REMERCIEMENTS :

Karine Hillaireau, Déléguée Générale de la Fondation PSA, assistée de **Laurence Bussac** et de **Xavier Hamel** ; **Fabien Auriat**, chargé de mission «label ÉcoQuartier» et **Lara Tobin**, cheffe de bureau, au sein du ministère de la Transition écologique et solidaire pour leur relecture attentive ; les porteurs de projet des ÉcoQuartiers qui nous ont consacré leur temps et ouvert leurs dossiers : Robien (22) : **Alain Le Flohic**, co-président du Comité d'action Robien assisté de **Richard Fortat**, pilote de la commission ÉcoQuartier ; **Philippe Colas** (association Vélo-Utile) ; Liberté-Mont Valérien (92) : **Philippe Lakas**, président de l'association Liberté Mont-Valérien, **Chloé Boucher**, juriste de l'association ; **Stéphane Perrin-Bidan**, adjoint au maire de Suresnes, président du conseil consultatif du Quartier Liberté Mont-Valérien ; **Jean-Baptiste Cariou**, conseiller en écomobilité de la ville de Suresnes ; **Emmanuel Hue**, président de l'association Cyclonade ; Coudray (Le Malesherbois - 45) : **Denis Gaucher**, maire délégué.

DÉPÔT LÉGAL : Février 2020



RETOUR AU SOMMAIRE

SOMMAIRE

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MOBILITE	6
LA MOBILITE UNE PREOCCUPATION CROISSANTE POUR LES CITOYENS	7
UNE ETUDE POUR CERNER LA PLACE DE LA MOBILITE DANS LES ECOQUARTIERS	9
1. LES ENSEIGNEMENTS DE L'APPLICATION DU REFERENTIEL ECOQUARTIER	10
A. La mobilité au coeur du cadre de vie et de ses usages	12
B. La mobilité reflet du développement territorial	17
C. La mobilité arbitre des engagements pour l'environnement et le climat	22
2. OBSERVATIONS DE TERRAIN POUR TROIS ECOQUARTIERS	27
A. La force des villes moyennes : Robien à Saint-Brieuc	28
B. La complexité des secteurs denses : Liberté - Mont Valérien à Suresnes	31
C. Les atouts de la ruralité : Jardins de Cassini à Coudray	35
3. DES EXEMPLES D' ACTIONS A MULTIPLIER POUR ENCOURAGER UNE MOBILITE DURABLE	39
1. Démobilité - Télétravail et tiers-lieux	41
2. Mobilité inversée - Maison de Service Au Public (MSAP) intégrant des services associatifs	43
3. Mobilité inversée inclusive - Services à la personne itinérants	45
4. Mobilité partagée - Covoiturage de courte distance	47
5. Mobilité partagée - Trois formes d'autopartage	49
6. Mobilité partagée - Autostop organisé	51
7. Mobilité active -Partage de voirie et plan piéton	53
8. Mobilité active - Vélos et stationnements sécurisés	55

9.	Mobilité inclusive - Plan de mobilité inter-âges	57
10.	Mobilité inclusive - Rues aux enfants, rues pour tous	59
11.	Mobilité inclusive - Garages, ateliers de réparation solidaires	61
12.	Mobilité inclusive - Tourisme, évènementiel et culture hors les murs	63
13.	Mobilité logistique - Desserte du dernier km et zones à faibles émissions	65
14.	Mobilité logistique - Déchèterie fluviale River'Tri	67
15.	Urbanisme durable - Plan « Santé - Environnement »	69
16.	Urbanisme durable - « ReNaturer » villes et villages	71
	DES ACTIONS ET EXPERIENCES GENERALISABLES DANS TOUS LES TERRITOIRES	73
	DES RECOMMANDATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS	73
	METTRE L'USAGER AU CENTRE DU DISPOSITIF	74
	ECOQUARTIER, ECOCITE, ECOPARC... DES DEMARCHES AU SERVICE DE L'AMENAGEMENT DURABLE	75
	BIBLIOGRAPHIE	77

AVANT PROPOS

Poussées par les associations de protection de la nature et de l'environnement, les collectivités territoriales sont de plus en plus fortement incitées à construire leurs projets d'aménagement du territoire autour des trois piliers du développement durable : **socialement équitable**, écologiquement **reproductible** et économiquement **soutenable**. Initiés en 2009 par le Grenelle de l'Environnement, les appels à projets ÉcoQuartier ont pour objectif de faire connaître des opérations d'aménagement exemplaires pour « favoriser une nouvelle façon de concevoir, construire et gérer la ville ».

Reconduite annuellement depuis 2009, cette démarche recense aujourd'hui 640 projets « labellisés » : 380 ont signé la charte d'engagement (étape 1), 200 sont en chantier (étape 2), 51 sont livrés (étape 3) et 6 confirmés, c'est-à-dire évalués 3 ans après leur livraison (étape 4). A ce jour, environ 40% des opérations correspondant aux étapes 2, 3 et 4 sont en milieu rural et 60% en renouvellement urbain.

Le label est bâti sur une charte de 20 engagements regroupés en 4 dimensions : « Cadre de vie et usages » renvoie au pilier social, « Développement territorial » au pilier économique, « Environnement et climat » au pilier écologique du développement durable. La dimension « Démarche et processus » aborde les questions transversales de gouvernance et d'évaluation.

Le référentiel ÉcoQuartier traite les enjeux de mobilité dans l'engagement numéro 14 rattaché au développement territorial : « encourager l'usage des modes actifs, transports publics et autres offres alternatives de déplacement ». Cet engagement est bien sûr nécessaire mais son résultat est directement influencé par la façon dont les collectivités et les aménageurs vont penser et concevoir les 19 autres engagements. Il dépend également de la façon dont les habitants vont être associés au projet global puis se l'approprier pour le faire vivre.

France Nature Environnement et la Fondation PSA avancent ensemble depuis 2013 sur toutes les questions relatives à la mobilité et s'adressent à tous les publics. Ce guide vient compléter les publications précédentes sur ce thème : « La juste place de la voiture dans la mobilité de demain » (2014), « Le climat, la mobilité et nous » (2016), le « Panorama des mobilités collaboratives et partagées » (2017) et dernièrement la réalisation d'un « Guide pédagogique de la mobilité durable » agréé par l'Éducation Nationale à destination des collégiens et de leurs professeurs (2018).

Ce nouvel ouvrage dédié aux liens étroits entre mobilité et aménagement du territoire s'adresse plus spécifiquement aux professionnels (urbanistes, architectes, ingénieurs, paysagistes), aux élus et techniciens des collectivités territoriales, aux diverses administrations, aux personnes engagées dans des mouvements associatifs. Volontairement très concret, il a pour ambition de les aider à prendre les bonnes options pour relever les défis écologiques, sociaux et économiques auxquels nos territoires sont confrontés.



« Il n'y a jamais eu autant d'initiatives qui contribuent à relever le défi climatique. L'urgence est de construire des ÉcoQuartiers pour tous dans l'empathie (ville inclusive), le désir (de ville et d'être ensemble) et la responsabilité collective ».

Alain Jund, vice-président à l'Eurométropole de Strasbourg et président de la Commission Nationale ÉcoQuartiers

C'est désormais une évidence : nos modes de vie et de consommation impactent directement le climat et la qualité de l'air. Le déplacement des personnes et des marchandises devient une question centrale dans l'organisation de nos cités. D'où l'importance de mettre la mobilité au cœur des projets d'aménagement durable.

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MOBILITÉ

Les enjeux environnementaux : climat, énergie, pollution et bruit, qualité de vie

En moyenne en France, chaque année, le secteur des transports est responsable de :

64%

des émissions
de dioxyde d'azote (NO₂)

19%

des particules PM_{2,5}

19%

des composés organiques volatils
(inventaire Secten 2015)

Ces produits sont reconnus comme particulièrement toxiques lors de leur diffusion dans l'atmosphère. Dans son ensemble la pollution de l'air, à laquelle participe le secteur des transports, serait à l'origine chaque année en France de 67000 cas de mortalité précoce par maladie cardiovasculaire ou respiratoire (European Heart Journal, 2019) soit 9% de la mortalité nationale (20 fois plus que les accidents de la route).

La Cour de justice européenne a condamné la France fin octobre 2019 pour inaction face au dépassement systématique et persistant de la valeur limite annuelle autorisée du dioxyde d'azote.

Avec le Plan climat, la France s'est fixée comme objectifs de retrouver au plus vite une trajectoire d'émissions de gaz à effet de serre (GES) compatible avec l'Accord de Paris de 2015 (+2°C) et d'atteindre la neutralité carbone dès 2050. Les grands enjeux de santé et d'environnement doivent pousser les décideurs à orienter la mobilité des personnes et des marchandises vers les solutions

les plus respectueuses des grands équilibres environnementaux et de la santé des populations.

Pour y parvenir, la récente loi d'orientation des mobilités (24/12/2019) préconise d'intégrer systématiquement les modes actifs (marche, vélo, trottinettes sans moteur), la micro-mobilité réunissant les nouveaux engins de déplacement personnel réglementés par décret du 23/10/2019, et les modes partagés (transport public, covoiturage, autopartage) dans des politiques et des schémas de multimodalité, d'intermodalité et de management de la mobilité (plans de mobilité entreprise, scolaire...). Des financements dédiés doivent permettre de rattraper le retard de la France par rapport à ses voisins : n'oublions pas que notre pays est dans le peloton de queue des pays européens pour l'usage du vélo. La « **mobilité durable** » est celle qui n'exclut personne pour des motifs de capacité physique ou financière et qui rend les services vitaux accessibles à tous, quel que soit leur éloignement des centres urbains.



Les enjeux économiques : vulnérabilité des ménages et perte de compétitivité des entreprises

Selon l'Ademe, le coût annuel global d'une voiture (achat, assurances, entretien, réparations, stationnement, péages) est proche de 5 000 €, soit près du tiers du SMIC annuel. Les ménages modestes consacrent le quart de leur budget à la mobilité. Pour de nombreux jeunes en territoires peu denses, l'accès au permis de conduire est symbole d'autonomie mais son coût reste élevé et beaucoup ignorent qu'ils peuvent bénéficier d'aides financières. Pour assurer leurs activités en gardant leur compétitivité, les entreprises ont besoin de personnels mobiles et de solutions logistiques adaptées. En 2015, la société INRIX, spécialiste des données d'info-traffic, évaluait à 20 Md€/an le coût économique des embouteillages dans notre pays. La Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) constate que les accidents de trajet domicile-travail génèrent en moyenne 6 millions de jours d'interruption de travail par an.

Les enjeux sociaux : accès de tous à l'emploi, aux services, aux équipements sportifs, culturels...

Les difficultés de mobilité pénalisent fortement l'insertion sociale et professionnelle. Un tiers des Français habite des zones peu denses - territoires ruraux ou périurbains - et est confronté à l'éloignement des services médicaux, des établissements scolaires, à l'absence de transports en commun. Une personne en insertion sur deux a déjà refusé un travail ou une formation pour ce motif, et près d'un tiers a dû l'abandonner en cours de route pour la même raison. Dix millions de personnes en situation de handicap et cinq millions de seniors rencontrent également des difficultés dans leur mobilité quotidienne, ce qui renforce leur isolement. L'accès aux mobilités partagées nécessite d'être agile avec les outils numériques. Or 1/2 million de Français n'a pas accès à internet et 13 millions maîtrisent mal son usage.

LA MOBILITÉ UNE PRÉOCCUPATION CROISSANTE POUR LES CITOYENS

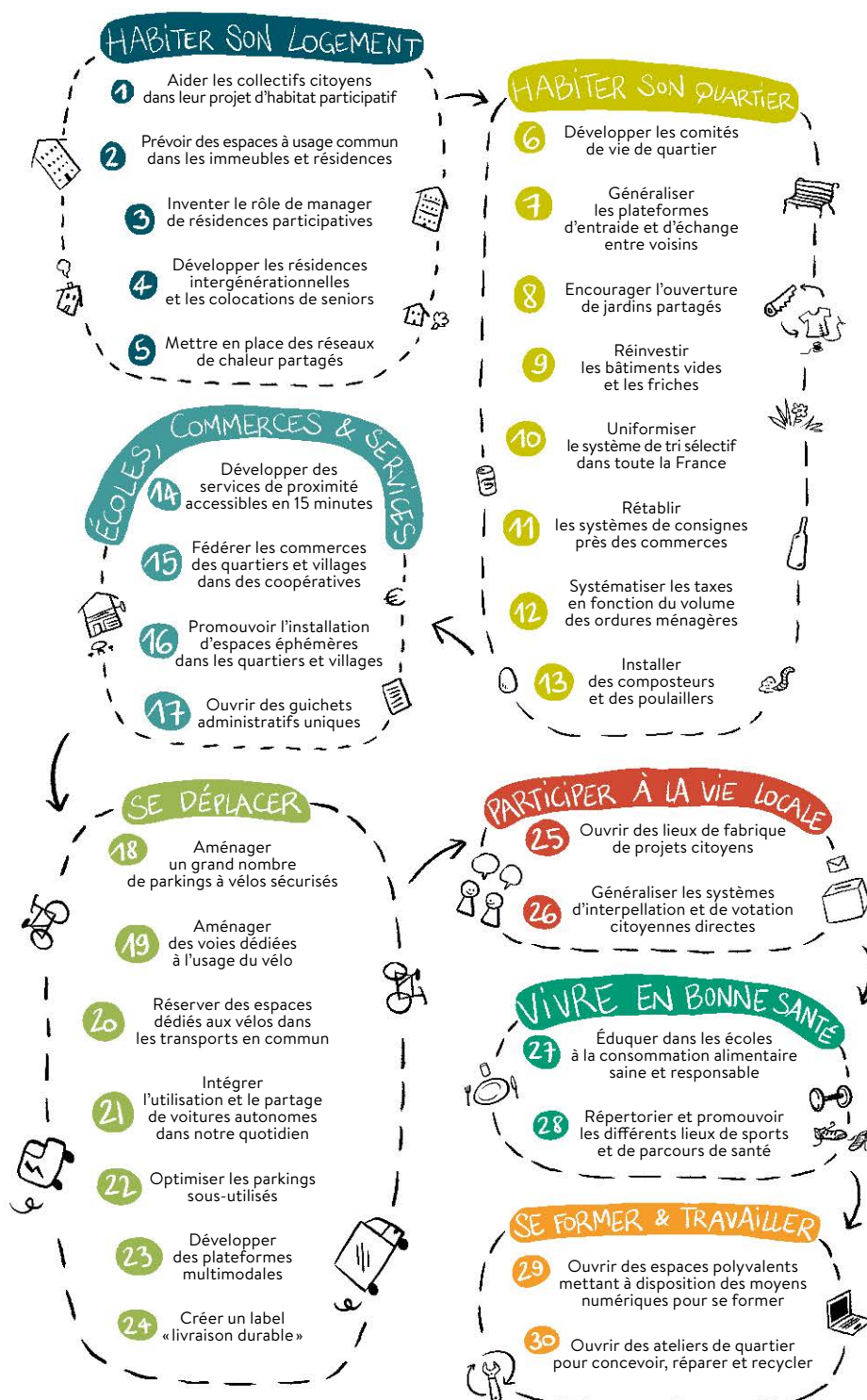
À l'époque des premiers ÉcoQuartiers (années 2009/ 2013), les préoccupations étaient surtout centrées sur les enjeux de renouvellement urbain et d'extension en périphérie des villes. Les esquisses présentaient un cadre de vie idéalisé destiné à des familles idéales. Le devenir des étrangers, des pauvres, des handicapés, des chômeurs était peu évoqué. La voiture était mise à distance, cachée dans des parkings mutualisés tandis que les maquettes et schémas insistaient sur les futurs axes de déplacements à pied, à vélo, en transport en commun. Mais rien n'était prévu pour accompagner les habitants pour passer du tout-voiture aux autres modes de déplacement. Les liens et les échanges incontournables entre ces îlots de « sobriété heureuse » et leurs alentours étaient également oubliés. En 2018, la consultation citoyenne « Villes et Territoires de demain » des ministères de la Transition écologique et solidaire (MTES) et de la Cohésion des territoires montre une véritable prise de conscience des citoyens qui se disent prêts à s'impliquer dans la construction de leur environnement. Les 1 500 réponses recueillies, regroupées en 30 propositions phares, elles-mêmes rassemblées en 6 thématiques, « illustrent les espoirs de nouvelles formes d'habitat et de mobilité : plus écologiques, créatrices de lien social et de solidarité ».



Sur ces 30 propositions phares, 7 font directement référence aux déplacements (n°18 à 24). Elles reflètent les besoins pressants du quotidien : aménager des voies cyclables, multiplier les parkings vélo sécurisés, faciliter l'emport des vélos dans les transports publics, intégrer l'usage partagé des véhicules, développer des plateformes multimodales, créer un label « livraison durable ». D'autres propositions ont aussi des incidences directes sur la recherche d'une mobilité plus inclusive : développer des résidences intergénérationnelles et généraliser les plateformes d'entraide et d'échanges entre voisins, développer des services de proximité accessibles en 15 min, ouvrir des guichets administratifs uniques et des ateliers de quartier pour concevoir, réparer et recycler.

« 30 propositions citoyennes »
(extrait du livret « villes et territoires de demain »)

💡💡💡💡💡💡 Les 30 propositions citoyennes 💡💡💡💡💡💡



UNE ÉTUDE POUR CERNER LA PLACE DE LA MOBILITÉ DANS LES ÉCOQUARTIERS

« Laboratoires à ciel ouvert,
ces territoires pionniers permettent
d'expérimenter de nouvelles approches
appelées à se généraliser demain
sur l'ensemble du territoire »

Comment appréhende-t-on la mobilité et les déplacements dans ces territoires dits « pionniers » ? Comment est fait le lien avec les autres actions du programme, avec les autres espaces de la ville, de la commune, du bassin de vie ? Pour le savoir, France Nature Environnement a analysé un grand nombre de documents consacrés aux ÉcoQuartiers (méthodologie, évaluation, fiches d'expérimentations, communication). En parallèle, France Nature Environnement a voulu suivre de près trois sites en début de processus de labellisation. Ceux-ci présentent des contextes géographiques différents, représentatifs de la diversité des ÉcoQuartiers. Leur point commun : être issu d'une initiative citoyenne forte (Robien à Saint-Brieuc (22), Liberté Mont-Valérien à Suresnes (92)) ou porté par un engagement municipal ancré dans des valeurs écologiques et sociales : Jardins de Cassini à Coudray (45). Un premier inventaire des pratiques de mobilité engagées sur les trois territoires référents a pu être ainsi enrichi par la capitalisation d'actions innovantes ou testées avec succès dans d'autres ÉcoQuartiers dont la labellisation était plus avancée ou dans des territoires engagés dans des démonstrateurs d'avenir et autres labels ou référentiels d'esprit similaire (Ecocité, Territoires à énergie positive, etc.).

Ce document rend compte de ces premières investigations. La seconde étape du travail consistera à suivre l'évolution dans le temps des trois territoires choisis (Robien, Liberté-Mont Valérien et Coudray) pour mieux appréhender les freins à la réalisation de projets en faveur d'une mobilité écologique, soutenable et inclusive. Cette synthèse permettra d'enrichir les réflexions sur les ÉcoQuartiers et les autres démarches similaires en proposant une lecture plus transversale des critères et indicateurs généralement proposés.



1 | LES ENSEIGNEMENTS DE L'APPLICATION DU RÉFÉRENTIEL ÉCOQUARTIER

Disposer d'un référentiel est important pour guider les collectivités dans la construction d'un projet global reposant sur les trois piliers du développement durable. Le référentiel ÉcoQuartier se compose de 20 engagements. Dans une première lecture rapide, seul l'engagement numéro 14 semble vraiment concerner la mobilité. Or une analyse plus fine montre que tous contribuent conjointement à favoriser des modes de vie et de consommation compatibles avec une organisation rationnelle et écologique des déplacements des personnes et des marchandises.

Chaque engagement aborde un thème spécifique en rapport avec le cadre de vie (engagements 6 à 10), le développement territorial (engagements 11 à 15), l'environnement ou le climat (engagements 16 à 20). Cette première partie met l'accent sur leur lien direct ou indirect avec la mobilité, invite à être vigilant pour éviter certains impacts négatifs et renvoie, pour mieux illustrer les propos, aux fiches actions en troisième partie.

Les modalités de gouvernance et de communication sont évidemment déterminantes pour la cohésion du projet global et l'adhésion de la population (engagements 1 à 5). Elles font l'objet d'une analyse spécifique en fin d'ouvrage.



LES 20 ENGAGEMENTS DU RÉFÉRENTIEL ÉCOQUARTIER

DÉMARCHE ET PROCESSUS

1. Réaliser les projets répondant aux besoins de tous en s'appuyant sur les ressources et contraintes du territoire
2. Formaliser et mettre en œuvre un processus participatif de pilotage et une gouvernance élargie créant les conditions d'une mobilisation citoyenne
3. Intégrer la dimension financière tout au long du projet dans une approche en coût global
4. Prendre en compte les pratiques des usagers et les contraintes des gestionnaires tout au long du projet
5. Mettre en œuvre, à toutes les étapes du projet et à l'usage, des démarches d'évaluation et d'amélioration continue

CADRE DE VIE ET USAGES

6. Travailler en priorité sur la ville existante et proposer des formes urbaines adaptées pour lutter contre l'étalement urbain
7. Mettre en œuvre les conditions du vivre-ensemble et de la solidarité
8. Assurer un cadre de vie sûr et qui intègre les grands enjeux de santé, notamment la qualité de l'air
9. Mettre en œuvre une qualité urbaine, paysagère et architecturale
10. Valoriser le patrimoine (naturel et bâti), l'histoire et l'identité du site

DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

11. Contribuer à un développement économique local, équilibré et solidaire
12. Favoriser la diversité des fonctions et leur proximité
13. Optimiser l'utilisation des ressources et développer les filières locales et les circuits courts
14. Favoriser les modes actifs, les transports collectifs et les offres alternatives de déplacement
15. Favoriser la transition numérique vers la ville intelligente

ENVIRONNEMENT ET CLIMAT

16. Produire un urbanisme permettant d'anticiper et de s'adapter aux risques et aux changements climatiques
17. Viser la sobriété énergétique et la diversification des ressources au profit des énergies renouvelables et de récupération
18. Limiter la production des déchets, développer et consolider des filières de valorisation et de recyclage dans une logique d'économie circulaire
19. Préserver la ressource en eau et en assurer une gestion qualitative et économe
20. Préserver et valoriser la biodiversité, les sols et les milieux naturels



A | LA MOBILITÉ AU CŒUR DU CADRE DE VIE ET DE SES USAGES

Les engagements qui composent le pilier social du label ÉcoQuartier sont déterminants pour créer les conditions favorables indispensables à l'épanouissement d'une mobilité inclusive et écologiquement soutenable.



ENGAGEMENT N°6

« Travailler en priorité sur la ville existante et proposer des formes urbaines adaptées pour lutter contre l'étalement urbain »

La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) est désormais un des objectifs majeurs des documents d'urbanisme (art L121-1 du code de l'Urbanisme). La maison individuelle représente 60 % de la construction totale annuelle de logements ; l'habitat pavillonnaire, fortement consommateur de terres naturelles et de ressources, recouvre les $\frac{3}{4}$ des surfaces urbanisées et favorise l'étalement urbain. La densification des quartiers existants est donc une des clés pour aménager des villes durables.

LIENS AVEC LA MOBILITÉ : le choix du mode de déplacement est très dépendant des distances à parcourir. Dans une ville étalée, dans les secteurs à faible densité, les transports publics ne réussissent pas à être performants de porte à porte et les modes actifs (vélo, marche et autres moyens de déplacement utilisant l'énergie musculaire) sont moins attractifs car souvent exposés à l'insécurité routière. Ce premier engagement, après les cinq engagements dédiés à la gouvernance, est donc un préalable indispensable pour changer les habitudes de déplacement et aussi de consommation : en effet, dans la part de nos déplacements quotidiens, les motifs « achats », « loisirs », « visites », « accompagnements » prennent de plus en plus d'importance par rapport au motif « travail » ou « études » (résultats de la dernière Enquête Nationale Transports Déplacement confirmés par les enquêtes ménages déplacements des agglomérations).

TRADUCTION DANS LES PROJETS D'ÉCOQUARTIER : Pour une meilleure acceptabilité des projets par les habitants, les opérateurs compensent la densification prévue par la création d'espaces publics généreux à dominante végétale forte en jouant sur l'ouverture et la porosité des îlots bâtis (réservation d'emprises pour recréer des cheminements en cœur d'îlots). Les stationnements automobiles sont mutualisés pour trouver la place nécessaire aux espaces récréatifs et aux circulations apaisées.

POINTS DE VIGILANCE : Nier la place de l'automobile n'est pas une solution durable, surtout s'il n'existe pas d'offres alternatives attractives au moment de la livraison des logements : lignes de transport public à bonne fréquence, gare bien connectée, voies cyclables sécurisées... Les exemples d'effets pervers ne manquent pas : la réalisation de la gare nouvelle Rueil – Mont Valérien est reportée au-delà de 2024 mais les premières opérations immobilières sont déjà commercialisées en 2019 (environ 9 000 nouveaux habitants attendus) ; le nombre de places de stationnement est réévalué à la hausse sous la pression des nouveaux arrivants (650 places supplémentaires dans l'ÉcoQuartier Confluence à Lyon) ; le report de stationnement sauvage sur les voies internes ou limitrophes au quartier se généralise (ÉcoQuartiers Bottière à Nantes, Robien à Saint-Brieuc...).



La réflexion sur l'organisation du stationnement automobile doit s'accompagner d'un travail approfondi sur le dimensionnement des voiries pour permettre un partage plus équilibré entre les différents usages et redonner aux modes actifs la place qu'ils méritent. Ces derniers profiteront également des trames viaires intérieures au quartier, surtout si elles sont directes, ombragées, séparées des modes motorisés. Mais il faudra aussi leur assurer la connexion avec les autres quartiers et le cœur de la ville.

ZAC de Bonne_ Grenoble



FICHES / ACTIONS SUGGÉRÉES

> Réaliser un schéma des itinéraires cyclables, un plan piéton intégrant des rues spécifiquement dédiées à la circulation des enfants et des personnes vulnérables, sur un secteur plus large que l'ÉcoQuartier.

FICHES

7

8

10

> Gérer le stationnement quotidien, sans oublier les visiteurs et événements particuliers.

FICHE

12

> Organiser les livraisons et leurs horaires.

FICHES

13

14



Exemple de bonne pratique

MAÎTRISER L'ÉTALEMENT URBAIN EN ORGANISANT UNE GREFFE DE BOURG STRUCTURÉE AUTOUR DU CENTRE DE LA COMMUNE, À L'EXEMPLE DE LA COMMUNE DE COUDRAY, AU LIEU DE LAISSER SE DÉVELOPPER LES CONSTRUCTIONS INDIVIDUELLES, AU GRÉ DES INITIATIVES PRIVÉES.





ENGAGEMENT N°7

« Mettre en œuvre les conditions de la mixité sociale et intergénérationnelle, du bien vivre-ensemble et de la solidarité »

LIENS AVEC LA MOBILITÉ : Brigitte Thorin, déléguée ministérielle à l'accessibilité, les définit très bien : « Une voirie accessible permet aux personnes handicapées, âgées ou à mobilité réduite ainsi qu'à l'ensemble de la population, de se déplacer dans la plus grande autonomie, de sortir de chez elles, de participer à la vie de la cité, d'être pleinement citoyennes ».

Déterminant par sa dimension inclusive, cet engagement doit traduire la prise en compte du handicap et du vieillissement de manière non discriminante, dans l'accessibilité des logements comme des espaces extérieurs. Les habitants expriment de fortes attentes pour disposer de lieux favorisant les interactions sociales : équipements accessibles à tous, espaces mutualisés pour favoriser l'épanouissement d'activités associatives et citoyennes...

TRADUCTION DANS LES PROJETS D'ÉCOQUARTIER : Alors que la participation des habitants est considérée comme l'un des piliers du développement durable, la dimension « solidarité » se limite à l'application des normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) dans la plupart des projets. L'échange de services, le partage de savoir-faire, la collaboration des habitants aux dynamiques collectives proposées pour le quartier sont des thématiques absentes. La situation est différente dans les projets labellisés depuis 2017. Les ÉcoQuartiers d'initiative citoyenne, comme Robien ou Liberté – Mont Valérien, leur donnent une place prépondérante.

POINTS DE VIGILANCE : Le bien vivre ensemble ne se décrète pas. Il résulte d'une alchimie constituée par la convivialité des lieux. Or les ÉcoQuartiers peuvent facilement devenir des ghettos. Pour éviter cet écueil, il faut prendre en compte la chaîne des déplacements des personnes plus vulnérables : des largeurs de cheminement compatibles avec des fauteuils ou des poussettes, des bancs tous les 200 à 300 m maximum, des toilettes publiques et des poubelles régulièrement nettoyées, une signalétique visible et lisible à bonne hauteur sous forme de pictogrammes, des revêtements contrastés, un éclairage adapté pour compenser les pertes de repères et la baisse de l'acuité visuelle, pour réduire les risques de chute ou tout simplement permettre aux enfants de voir les panneaux.



FICHES / ACTIONS SUGGÉRÉES

Bien-vivre ensemble, être attentif aux autres et en particulier aux personnes isolées, vulnérables, exclues, c'est :

- › Apporter des services itinérants à ceux qui en ont besoin

FICHES 3

- › Favoriser les échanges de services intergénérationnels, comme le préconise le « plan de mobilité inter-âges »

FICHE 9

- › Offrir des alternatives à l'autosolisme comme du transport solidaire, du covoiturage, de l'autopartage ou de l'autostop organisé

FICHES 2 4 5 6

- › Rendre l'espace public sûr et attractif pour les plus vulnérables, notamment les enfants

FICHE 10



Fresque mixité générationnelle quartier Tony Garnier, Lyon 8



ENGAGEMENT N°8

« Assurer un cadre de vie sûr et qui intègre les grands enjeux de santé, notamment la qualité de l'air »

LIENS AVEC LA MOBILITÉ : L'impact des émissions de polluants directement issus des transports routiers a été rappelé en introduction. Un autre facteur de dégradation de la santé est celui de l'inactivité physique, très lié à notre mode de vie trop sédentaire, facilité par l'usage des modes de déplacement motorisés. Un ÉcoQuartier doit privilégier les accès aux modes de déplacement respectueux de la santé de chacun : peu émetteurs de bruit, de polluants, à des vitesses compatibles avec la vie locale, privilégiant les efforts musculaires, contribuant à un sentiment de bien-être.

TRADUCTION DANS LES PROJETS D'ÉCOQUARTIER : Les mesures se limitent généralement à la création de zones de circulation apaisée ou encore d'écrans acoustiques pour protéger les habitants des nuisances phoniques.

POINTS DE VIGILANCE : L'augmentation des maladies chroniques provoquées par la pollution atmosphérique, le stress et les pathologies en lien avec l'inactivité physique, ou encore les conséquences du vieillissement de la population sont des données peu prises en compte alors qu'elles devraient guider les stratégies d'aménagement des ÉcoQuartiers, mais aussi de tous les projets urbains.



Projet de rénovation urbaine (PRU)
Les Mureaux



FICHES / ACTIONS SUGGÉRÉES

> Réaliser un plan « santé - environnement » pour intégrer systématiquement ces données aux différentes échelles de décision : planification, programmation, urbanisme opérationnel

FICHE

15

> Penser au vieillissement avec un plan intergénérationnel

FICHE

9





ENGAGEMENT N°9

« Mettre en œuvre une qualité architecturale et urbaine qui concilie intensité et qualité de vie »

LIENS AVEC LA MOBILITÉ : La qualité urbaine dépend beaucoup de la façon dont le quartier sera inséré et relié à son environnement : multiplication des liaisons pour des échanges inter-quartiers, venelles et voies piétons/cycles offrant des raccourcis au sein des trames bâties, accroches sur des liaisons structurantes... Des principes qui sont proches de l'engagement n°6.

TRADUCTION DANS LES PROJETS D'ÉCOQUARTIER : les ÉcoQuartiers sont insuffisamment reliés à leur environnement ! Les opérateurs évoquent souvent la prolongation des rues existantes, mais peu encore travaillent sur une réelle hiérarchisation des voiries et répartition équilibrée des espaces. Parfois, il est indiqué qu'un arrêt de transport public irriguera le quartier, mais sans préciser dans quel délai, à quelle fréquence, ni si des négociations entre acteurs et autorité organisatrice des transports sont déjà engagées. Le plus souvent, la voie structurante est simplement doublée d'un simple trait signifiant que marcheurs, cyclistes et autres utilisateurs de modes non motorisés devront cohabiter ensemble, ce qui n'est ni confortable, ni sécurisant pour eux. Rares sont les aménageurs qui prévoient de dissocier les cheminements piétons/cycles des voies de desserte pour créer des raccourcis. Les nuisances de bruit (résonnance) venant des places publiques enclavées au sein de bâtiments de grande hauteur sont occultées.

POINTS DE VIGILANCE : la cohabitation des piétons et des cyclistes est à éviter car leurs vitesses respectives sont très différentes. Des infrastructures cyclables sont nécessaires pour sécuriser les parcours, et notamment les carrefours, mais ne suffisent pas pour encourager l'usage du vélo utilitaire (fiche n° 5). Les emplacements de stationnement vélo sécurisés, pourtant rendus obligatoires dans les nouvelles constructions, sont souvent oubliés, même dans les immeubles de bureaux ou de logements labellisés HQE (haute qualité environnementale).



FICHES / ACTIONS SUGGÉRÉES

> Outre des fiches déjà citées comme le plan piéton, ou les aménagements en faveur des modes actifs, il faut faciliter un urbanisme compatible avec les enjeux de santé, la prise en compte du vieillissement ou la place donnée aux espaces verts encourageant l'activité physique.

FICHES

7

8

15

9

16





ENGAGEMENT N°10

« Valoriser le patrimoine (naturel et bâti), l'histoire et l'identité du site »

LIENS AVEC LA MOBILITÉ : Cet engagement peut paraître moins directement connecté à la mobilité. Pourtant les centres anciens sont généralement dotés de voiries étroites rendant difficiles les circulations des usagers et l'acheminement des marchandises, ce qui appelle la recherche de réponses adaptées. L'accès à la culture est également un enjeu de mobilité inclusive : apprendre à tout âge à regarder autour de soi, découvrir et connaître son quartier, son histoire, déchiffrer les différentes époques de construction, les signes laissés par les grands ou moins grands événements historiques, c'est aussi savoir apprécier et donc respecter et vouloir valoriser son environnement proche.

TRADUCTION DANS LES PROJETS D'ÉCOQUARTIER : peu de collectivités profitent de l'opportunité d'un projet important de réhabilitation patrimoniale pour réfléchir à des circuits de découverte, de préférence pédestres et respectant les normes d'accessibilité. C'est toutefois le cas de l'ÉcoQuartier historique de Forcalquier.

POINTS DE VIGILANCE : cet engagement ouvre de nombreuses pistes d'actions concrètes depuis la localisation et la gestion des

espaces de stationnement pour les résidents et pour les touristes jusqu'aux services offerts aux touristes à vélo ou à ceux arrivant en transport en commun (bus, train) : stationnement sécurisé et consignes pour les sacs ou les bagages pendant le temps de visite des monuments et musées, plan d'orientation compréhensible et orienté dans le sens de lecture de l'utilisateur, signalisation esthétique et visible, sous forme de pictogrammes, des itinéraires vers les pôles d'attractivité, la gare, les commerces... Ou encore le soutien à des initiatives associatives pour rapprocher de la culture d'une population qui peut en être physiquement ou sociologiquement éloignée : spectacles et expositions itinérants en milieu rural ou en quartiers de grande périphérie.



FICHE / ACTION SUGGÉRÉE

> Valorisation des actions culturelles

FICHES

12

B | LA MOBILITÉ REFLET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Reconnu comme le pilier économique du référentiel ÉcoQuartier, le développement territorial doit assurer au quartier sa viabilité économique et l'intégrer pleinement au reste du territoire communal. Le projet ne doit pas se limiter à une opération exemplaire d'urbanisme ou de construction. Les cinq engagements de ce pilier, et pas seulement celui qui traite spécifiquement de mobilité, orientent fortement les choix de modes de déplacement. Les différents engagements dépassent le périmètre du simple quartier et interrogent les actions des acteurs publics et privés. D'où la difficulté pour certains ÉcoQuartiers d'entrer dans une logique de ville des courtes distances (déjà promue par l'engagement n°6), de mixité fonctionnelle (suggérée par l'engagement n°7) ou même de moindre dépendance à l'automobile (souhaitée par l'engagement n°8).





ENGAGEMENT N°11

« Contribuer à un développement économique local, équilibré et solidaire »

LIENS AVEC LA MOBILITÉ : Maintenir, développer ou attirer une offre de commerces et de services de proximité favorise les modes actifs et bénéficie à tous, aux personnes qui ont des difficultés à se déplacer comme aux personnes actives souhaitant réduire leur temps dans les embouteillages pour le consacrer à des loisirs, à leur famille ou à un sommeil récupérateur.

TRADUCTION DANS LES PROJETS D'ÉCOQUARTIER : la majorité des communes dissocient leur projet d'ÉcoQuartier à vocation résidentielle des actions qu'elles mènent en matière de développement économique, le plus souvent par le biais de leur établissement public de coopération intercommunal (EPCI). Des collectivités commencent cependant à soutenir ou expérimenter des projets d'espaces mutualisés et des tiers-lieux pour favoriser une économie collaborative et partagée.

POINTS DE VIGILANCE : des initiatives doivent être encouragées, notamment en milieu rural, pour l'émergence d'activités économiques en lien avec les circuits courts (alimentaires ou énergétiques), l'artisanat, la culture ou l'économie sociale et solidaire. Ces projets économiques peuvent être le cœur même d'un projet d'ÉcoQuartier.



FICHES / ACTIONS SUGGÉRÉES

> Création d'espaces de travail mutualisés

FICHE

1

> Lieux de services de réparation solidaires, circuits de recyclage des objets

FICHE

11

Exemple de bonne pratique

UNE NAVETTE GRATUITE « CŒUR DE VILLE », COMME CELLE DU QUARTIER ROBIEN, PERMET AUX HABITANTS DU CENTRE VILLE DE VENIR DÉCOUVRIR LES COMMERCES DE PRODUITS ET LÉGUMES BIOLOGIQUES, NOTAMMENT ISSUS DES EXPLOITATIONS AGRICOLES LOCALES, AINSI QUE LES ACTIVITÉS ENVIRONNEMENTALES PROPOSÉES PAR LE CENTRE DE QUARTIER.





ENGAGEMENT N°12

« Favoriser la diversité des fonctions et leur proximité »

LIENS AVEC LA MOBILITÉ : comme dans l'engagement précédent, la proximité géographique est plébiscitée. Ce qui pose la question, d'une part, de la meilleure mixité ou proximité entre les zones résidentielles et les bassins d'emplois et, d'autre part, des itinéraires de jonction entre les deux secteurs : quel moyen de déplacement facile et sécurisé possible autre que l'autosolisme ? Est-ce le vélo à assistance électrique (VAE), le covoiturage ou encore les services de navettes publiques ou privées ?

TRADUCTION DANS LES PROJETS D'ÉCOQUARTIER : au mieux, les dossiers pointent la présence d'une offre en transport en commun, le plus souvent par la seule mention de l'existence d'un arrêt (rien sur le nombre de lignes, les horaires, la fréquence). Peu de réflexions concernent la gestion des flux de personnes ou de marchandises liés aux équipements, commerces, activités, soit pour gérer les nuisances et contraintes associées, soit pour favoriser l'animation urbaine et la vitalité commerciale. L'enjeu de l'accès aux loisirs, notamment pour les adolescents, est également absent des projets.

POINTS DE VIGILANCE : l'organisation de la logistique et la gestion des livraisons, l'accessibilité des commerces et des services sont des thématiques déterminantes pour favoriser un développement harmonieux et équilibré des quartiers.



FICHES / ACTION SUGGÉRÉES

> Proximité des services

FICHE

2

> Organisation de la logistique et livraisons du dernier kilomètre...

FICHES

13

14



ENGAGEMENT N°13

« Optimiser l'utilisation des ressources et développer les filières locales et les circuits courts »

LIENS AVEC LA MOBILITÉ : réemploi des matériaux, utilisation des ressources locales et valorisation des productions agricoles ou manufacturées de proximité sont autant d'incitations à réduire les distances parcourues : c'est un cercle vertueux car les habitants sont gagnants en qualité des produits frais, en création de lien avec les producteurs et artisans du territoire et perdent moins de temps dans des déplacements. Mais les modes d'accès et d'entrée dans les quartiers sont à repenser : à quoi bon un circuit court pour mettre en relation producteurs et consommateurs si la livraison fait perdre aux premiers plusieurs heures de travail à cause des embouteillages en entrée des agglomérations ?

TRADUCTION DANS LES PROJETS D'ÉCOQUARTIER : le thème est surtout abordé sous l'angle de l'encouragement à des modes de production et de consommation locales (agriculture de proximité, jardins partagés, distribution en circuits courts) mais sans apporter de précisions sur la façon d'y parvenir.

POINTS DE VIGILANCE : les collectivités ont un rôle important à jouer dans l'incitation, le soutien et l'organisation des filières et des partenariats et la communication sur les produits locaux. Les appels d'offres sont l'occasion de valoriser les matières premières locales pour la construction : exemple le bois, présent dans de nombreuses régions, dont les qualités isolantes et résistantes aux variations climatiques sont de mieux en mieux reconnues et dont les usages techniques sont de mieux en mieux maîtrisés.



FICHES / ACTION SUGGÉRÉES

> Les enjeux d'alimentation sont un volet du plan santé - environnement

FICHE

15





ENGAGEMENT N°14

« Favoriser les modes actifs, les transports collectifs et les offres alternatives de déplacement »

LIENS AVEC LA MOBILITÉ : cet engagement est celui qui est uniquement centré sur les enjeux d'un report vers la mobilité alternative. Il semble à priori plus facile à mettre en œuvre rapidement en milieu dense. En effet, plus de 66 % des habitants des secteurs ruraux et des territoires en grande périphérie des métropoles utilisent leur voiture tous les jours ou presque (sondage OpinionWay pour France Nature Environnement, Fondation PSA, Mobivia, 2016). Certes, l'offre en transport public se raréfie avec l'éloignement des cœurs des villes, de même que les réseaux cyclables s'interrompent, laissant les cyclistes du quotidien contraints d'emprunter des routes au trafic et à la vitesse élevés. Cependant, ces territoires sont aujourd'hui soumis, comme les zones plus urbaines, à la nécessité de permettre à chacun de se déplacer : jeunes et moins jeunes sans permis de conduire ou sans voiture, personnes âgées, PMR, ménages à faibles revenus. Cela suppose d'intégrer dans les documents de planification des transports les nouveaux usages partagés de la voiture : covoiturage, autopartage et autostop organisé (fiches 4,5,6).

TRADUCTION DANS LES PROJETS D'ÉCOQUARTIER : parmi les multiples actions envisagées (plus rarement réalisées), peuvent être citées :

- L'offre de service de transport en complément de celle mise en place par la communauté de communes (Maragon Floraliés à Ramonville-Saint-Agne)
- Les efforts de partage de la voirie (Tréveneuc Centre-bourg)
- Un périmètre de réflexion élargi à Morez (Projet de Villedieu-le Puits) avec le Parc Naturel Régional du Haut-Jura pour un schéma Stratégique des Déplacements et des Transports favorisant notamment l'intermodalité (parc relais, aires de covoiturage et lignes de bus vers la gare SNCF) mais également l'optimisation des transports à la demande.
- Dans les dossiers les plus récents, les dispositifs d'écomobilité liés à la facilitation de l'autopartage ou du covoiturage, de l'utilisation de véhicules moins polluants, soit par des équipements dédiés (parking spécifiques, bornes de recharges, véhicules en libre-service), soit par l'organisation de l'information (site internet dédié).
- Les restrictions de stationnement sur voirie mais sans aborder vraiment les conséquences potentielles : stationnement illicite sur trottoirs, report des nuisances sur les rues ou territoires limitrophes.

POINTS DE VIGILANCE : les périmètres d'étude et de réflexion sont souvent circonscrits au seul ÉcoQuartier, ce qui est beaucoup trop restreint. Il faut s'interroger sur les pôles générateurs de mobilité et leurs relations avec le quartier. Les dossiers de labellisation déposés récemment font la part belle aux innovations de type « smart city », mais oublient de gérer les questions pourtant cruciales de la logistique, des livraisons en centre urbain, de l'élimination des déchets, de l'approvisionnement des magasins et centres commerciaux. Les mobilités actives sont principalement pensées sous l'angle du maillage des voies et de la mise en place de cheminements ou pistes cyclables avec peu de détails dans les dossiers





de projet sur la qualité des revêtements, le confort des itinéraires, leur mise en sécurité, leur continuité et leur accessibilité. L'apprentissage de la pratique du vélo pour les débutants ou des cours de remise en selle pour les personnes ayant peur de se déplacer dans la circulation générale sont des compléments indispensables apportés par les associations.

FICHES / ACTION SUGGÉRÉES

> Toutes les fiches de 1 à 14 répondent à cet engagement

FICHES 1 > 14



Aménagement cyclable (Suresnes) et vélo école Nantes

ENGAGEMENT N°15

« Favoriser la transition numérique vers la ville intelligente »

LIENS AVEC LA MOBILITÉ : par sa simplification d'usage et sa rapidité de diffusion au sein de la population, la révolution numérique a considérablement influé sur le déploiement d'initiatives individuelles pour emprunter, louer ou partager un véhicule. En ville moyenne, le tiers des actifs ont recours au covoiturage ; ils sont 21 % en milieu rural, selon l'Ademe. Favoriser la transition numérique est nécessaire pour développer le télétravail et ouvrir des services de mobilité partagée sur tous les territoires, quels que soient le relief et la densité de population. Il faut accélérer la couverture du réseau à haut débit sans fil, via la 4G et bientôt la 5G, mais aussi le déploiement de la fibre optique pour des connexions filaires haut débit.

TRADUCTION DANS LES PROJETS D'ÉCOQUARTIER : ce sujet émergent est encore peu abordé. Il est pourtant essentiel pour faciliter les offres de mobilité collaboratives et partagées.

POINTS DE VIGILANCE : le développement de l'économie collaborative ne doit pas contribuer à renforcer l'exclusion d'une partie de la population. Or des secteurs, y compris en Ile-de-France, restent non couverts par des réseaux internet à haut débit (zones blanches). Par ailleurs, 13 millions de personnes ne maîtrisent pas les outils informatiques : l'exemple des ÉcoQuartiers de Lille et Saint-Brieuc qui font du numérique un outil d'insertion est à reproduire largement.



FICHES / ACTIONS SUGGÉRÉES

> Développer les offres de tiers-lieux si celles-ci s'avèrent pertinentes

FICHE

1

> Ouvrir des « maisons de services au public » avec des initiations à l'usage des outils informatiques

FICHE

2

> Organiser des plateformes de mobilité...

FICHES

4

5

6

C | LA MOBILITÉ ARBITRE DES ENGAGEMENTS POUR L'ENVIRONNEMENT ET LE CLIMAT

La « ville nature » est désignée par 79 % des Français comme une forme urbaine dans laquelle ils aimeraient habiter. A contrario, les modèles urbains associés à une taille trop importante ou à une forme trop dense, un environnement trop minéral, ont de plus en plus un effet repoussoir. L'éloignement des centres urbains pour rejoindre une périphérie jugée plus favorable à l'épanouissement personnel et familial, permettant de « cultiver son jardin », a un impact direct et immédiat sur l'environnement et le climat : allongement des distances de déplacement, consommation et artificialisation des terres pour créer des lotissements et des nouvelles voiries de desserte pour accéder à ces nouvelles zones d'habitat... Un cercle vicieux s'installe.



ENGAGEMENT N°16

« Produire un urbanisme permettant d'anticiper et de s'adapter aux risques et aux changements climatiques »

LIENS AVEC LA MOBILITÉ : cet engagement complète les notions déjà évoquées dans la dimension « cadre de vie » (engagements n° 6, 8 et 9). Son enjeu dépasse très largement le seul domaine de la mobilité. Cependant, concevoir un urbanisme qui encourage, incite, donne



envie de marcher ou de pédaler permet, de fait, de minimiser l'empreinte environnementale collective donc de maîtriser les risques liés aux émissions de gaz à effet de serre issues de la combustion des carburants fossiles. Comme cela a été indiqué précédemment, les modes actifs sont très sensibles à la longueur des itinéraires ainsi qu'à leur qualité visuelle, olfactive, sonore : flâner dans Paris ou longer un site Seveso ne présentent pas la même attractivité. En déclinant concrètement les principes de conception de ce nouvel urbanisme en rupture avec la production massive des décennies précédentes, on recréera indirectement un cadre attractif pour les modes de déplacement non polluants.

TRADUCTION DANS LES PROJETS D'ÉCOQUARTIER : il existe une grande diversité de traduction de cet engagement avec des risques parfois indirectement liés aux changements climatiques comme la sécurité routière, la santé et la lutte contre l'obésité, la pollution de l'air, le bruit... Le rôle de régulation thermique joué par la couleur des matériaux est cité dans un dossier. Le rôle du végétal dans la diminution de l'îlot de chaleur urbain, dans le confort thermique des espaces ou le rôle de l'eau (évaporation et évapotranspiration) commencent aussi à être perçus.

POINTS DE VIGILANCE : les efforts portés sur les labels de construction des bâtiments ne doivent pas faire oublier la nécessité de positionner et orienter les futurs bâtiments en fonction des circulations d'air souhaitables pour éviter entre autres les effets de concentration des polluants.



FICHES / ACTIONS SUGGÉRÉES

> Plan santé - environnement

FICHE

15

> Re-naturer villes et villages

FICHE

16



ENGAGEMENT N°17

« Viser la sobriété énergétique et la diversification des ressources au profit des énergies renouvelables et de récupération »

LIENS AVEC LA MOBILITÉ : même si ce n'est pas le premier enjeu de cet engagement, on peut retrouver ici la nécessité de faciliter le verdissement du parc automobile et logistique et, pour ce faire, d'accompagner son développement sur les territoires par une répartition équilibrée des prises de recharge électrique ou d'alimentation gaz (GNV, bioGNV, hydrogène) pour les véhicules individuels et utilitaires (bus et véhicules municipaux, navettes, poids lourds...).

TRADUCTION DANS LES PROJETS D'ÉCOQUARTIER : la dimension mobilité de cet engagement est totalement occultée. Seule la thématique de l'isolation des logements, de leur sobriété énergétique et des modes de récupération de chaleur sont abordés dans les projets.



POINTS DE VIGILANCE : l'information et la sensibilisation des ménages, à l'exemple du travail mené à Saint-Brieuc (quartier Europe) ou à Montpellier avec l'Agence Locale de l'Energie et son espace info énergie, sont essentiels pour améliorer les bonnes pratiques en matière de consommation d'eau et de chauffage. Une occasion de faire aussi un point personnalisé sur les modes de déplacement disponibles.

Recharge VE électrique



FICHES / ACTION SUGGÉRÉES

> Toutes les fiches vont dans le sens d'une sobriété énergétique puisqu'elles visent à réduire la consommation de carburants fossiles.

FICHES

1

> 16



ENGAGEMENT N°18

« Limiter la production des déchets, développer et consolider des filières de valorisation et de recyclage dans une logique d'économie circulaire »

LIENS AVEC LA MOBILITÉ : la gestion des flux de matériaux, de matières premières, de déchets passe aujourd'hui à plus de 85 % par la route. Limiter les quantités de produits tant entrants que sortants réduit les nuisances liées au transport routier. Produire local, consommer local, recycler local présente un double intérêt de création d'emplois de proximité non-délocalisables et d'incitation à la logique circulaire de récupération et réemploi. Parmi les bons exemples se trouvent les ateliers d'auto-réparation de vélos, les bourses aux vélos associatives et solidaires avec revente des vélos à des prix accessibles à tous, les garages de réparation automobiles solidaires, les lieux de réparation de petits appareils, les ressourceries... (cf. fiche 11)



RETOUR AU SOMMAIRE

TRADUCTION DANS LES PROJETS D'ÉCOQUARTIER : on trouve de plus en plus la création de ressourceries (déjà citées dans l'engagement n° 11) et des ateliers de réparation avec sensibilisation au réemploi des objets du quotidien.

POINTS DE VIGILANCE : la logistique urbaine est un thème absent des projets. Or réduire la part des gros véhicules peut engendrer une noria de véhicules utilitaires légers dont les impacts sur la qualité de l'air et les accidents sont supérieurs à ceux des poids lourds. La non-maîtrise de cet engagement impacte fortement les engagements n° 19 sur la ressource en eau (rappelons que le textile est gros consommateur : 10 000 litres d'eau pour fabriquer un seul jean), n° 20 sur la biodiversité par la pollution des sols (teinture), leur épuisement (monoculture intensive de coton) et le n° 14 sur l'incitation à l'usage des modes alternatifs.



FICHES / ACTIONS SUGGÉRÉES

> Un exemple de diversification avec la collecte de tri en péniche plutôt qu'en camions-bennes

FICHE

14

> Des actions de valorisation et de recyclage

FICHE

11



ENGAGEMENT N°19

« Préserver la ressource en eau et en assurer une gestion qualitative et économe »

LIENS AVEC LA MOBILITÉ : Comme le végétal, la présence de l'eau est source de bien-être et d'apaisement pour les habitants : éloge de la lenteur et du silence, elle impacte aussi nos comportements de mobilité. Quel piéton, cycliste, n'a jamais ralenti en passant sur un pont ou fait un détour pour longer une voie d'eau réservée aux modes non motorisés ? Cet engagement devient d'autant plus important que la sécheresse réduit drastiquement les nappes phréatiques et que celles-ci sont souvent perturbées par les pompages induits par la construction de parkings souterrains en zones profondes. Or le réchauffement climatique rend les espaces urbanisés et fortement minéralisés de plus en plus invivables. La présence de l'eau, sous toutes ses formes : noues humides, fontaines, jeux d'eaux, réduit une partie de ces nuisances à condition qu'elle soit recyclée et que sa gestion soit économe.

TRADUCTION DANS LES PROJETS D'ÉCOQUARTIER : les économies d'eau potable et la récupération des eaux pluviales sont présentes dans la plupart des dossiers. L'eau a toute sa place comme une composante qualitative de l'espace public et est souvent combinée avec une déminéralisation des espaces (en relation avec l'engagement 20).

POINTS DE VIGILANCE : malgré cette prise de conscience,

les matériaux utilisés pour la réfection des revêtements restent imperméables (béton, asphalte..), alors que certains de nos voisins européens généralisent depuis longtemps les pavés absorbants. A l'inverse de certains parvis d'espaces publics en cours de réalisation avec des matériaux étanches, des collectivités tentent des modules susceptibles de laisser pénétrer l'eau dans les sols et au pied des arbres.



FICHES / ACTION SUGGÉRÉES

> Enjeux et exemples de matériaux innovants

FICHE

16





ENGAGEMENT N°20

« Préserver et valoriser la biodiversité, les sols et les milieux naturels »

LIENS AVEC LA MOBILITÉ : une étude UNEF - IFOP menée début 2016 révèle que « la proximité d'un espace vert est un critère important dans le choix d'un logement pour 8 français sur 10. Pour 60 % d'entre eux, créer de nouveaux espaces verts doit être la priorité n°1 des municipalités. » Cet objectif passe avant les crèches et les espaces culturels. Un sur deux pense d'ailleurs que « la ville du futur sera écologique et végétale ». Les bénéfices des espaces verts urbains sur la santé sont nombreux. Ils encouragent la pratique d'une activité en extérieur avec pour conséquence une amélioration de la santé physique, mentale, du sentiment de bien-être par la réduction du stress, une meilleure capacité de récupération. Ils ont aussi une influence bénéfique sur le développement psychologique et social des enfants et adolescents et pourraient ainsi réduire les inégalités de santé. D'aucuns estiment qu'une économie de plus de 3 milliards d'euros par an pourrait être faite par l'assurance maladie, si tous les Français étaient à proximité d'un espace vert. Les masses végétales et les arbres rafraîchissent l'atmosphère, abaissent les températures ambiantes et jouent un rôle de dépollution de l'air. Les espaces concernés ont tous un lien avec la mobilité : parcs, squares, corridors verts, trottoirs arborés,...

TRADUCTION DANS LES PROJETS D'ÉCOQUARTIER : la prise de conscience des réels enjeux apparaît très insuffisante car elle est majoritairement illustrée par des intentions de réalisation de cheminements doux, parfois de renforcement de la trame verte et bleue au sein du quartier et exceptionnellement par l'évocation du traitement des obstacles aux déplacements de la petite faune sous forme de clôtures perméables.

POINTS DE VIGILANCE : les engagements 19 et 20 sont liés et fondamentaux pour la qualité de vie et la mobilité des habitants : il faut impérativement adoucir l'intensité des villes (bruit, chaleur, réverbération des espaces à dominante minérale, absorption de chaleur des revêtements noirs de la voirie...), mettre en place une multitude d'îlots de fraîcheur répartis sur des points stratégiques de la ville et les raccorder par des corridors écologiques : trames vertes et bleues (TVB) pour permettre la circulation des masses d'air rafraîchi dans l'espace urbain.



FICHES / ACTIONS SUGGÉRÉES

> Des exemples sont proposés dans les fiches sur la santé ou la place de la végétation

FICHES

15

16



2 | OBSERVATIONS DE TERRAIN POUR TROIS ÉCOQUARTIERS

Rien ne vaut l'analyse de terrain et des échanges directs avec les porteurs de projet et les usagers pour se faire une idée précise de la vie d'un aménagement ou d'un quartier. France Nature Environnement est allée à leur rencontre et s'est mise à leur écoute pour mesurer les atouts ainsi que les faiblesses des différents volets ayant un impact direct ou indirect sur la mobilité des personnes et les échanges de marchandises. Ce diagnostic « en marchant » a été complété par des contacts avec les techniciens et services en charge des thématiques concernées. Les trois quartiers choisis, Robien à Saint-Brieuc (22), Mont Valérien à Suresnes (92), Jardins de Cassini à Coudray (45), se situent dans des contextes territoriaux très différents, mais ont pour point commun les valeurs écologiques et sociales des habitants et de la municipalité.

A | LA FORCE DES VILLES MOYENNES : ROBIEN À SAINT-BRIEUC



Avec 45 000 habitants, Saint-Brieuc est représentative des villes moyennes. Elle fonde sa stratégie de développement autour d'un axe « Nord-Sud », de la terre vers la mer. Le quartier Robien (4 000 habitants) est un secteur incontournable de cet axe, de par son rôle d'entrée de ville avec le développement de la rocade de contournement Sud, et par sa contiguïté au pôle gare et à la ligne de chemin de fer côté nord. Avec à l'Ouest, le vallon du Gouédic, le quartier est circonscrit par des barrières physiques. Celles-ci ont permis aux habitants d'acquiescer une certaine identité de quartier et de développer d'importants liens sociaux et activités associatives.

Le projet d'ÉcoQuartier Robien est porté par l'association loi 1901 « Comité d'Animation de Robien » (CAR) créée en 1984 et la commune de Saint-Brieuc. Il a été labellisé « étape 1 » en décembre 2017.



« S'engager dans la démarche d'un EcoQuartier, pour nous, c'est rendre notre cadre de vie plus agréable, plus respectueux de la nature, plus sûr, plus attractif, plus solidaire... Nous imaginons ce travail de fond en associant tous les habitants de Robien, en s'appuyant sur des associations, en travaillant avec des partenaires locaux et en étroite collaboration avec la municipalité. » – Comité d'Animation de Robien (CAR)

Ancien quartier ouvrier dont l'architecture porte les traces du tissu industriel qui s'y est implanté dès la fin du XIX^{ème} siècle, il connaît un fort renouvellement de population depuis ces dernières décennies, Robien se révèle être un quartier en devenir, en « transition vers le mieux vivre ensemble ». Il rassemble sur son territoire plusieurs équipements de proximité (4 écoles, un gymnase, la

Maison de quartier), une quarantaine de commerces et des services administratifs départementaux (archives, caisse primaire d'assurance maladie, centre des finances publiques). Son tissu associatif dynamique s'est fortement mobilisé en 2018 au moment de la fermeture du bureau de Poste. Le quartier jouit de la présence d'espaces de nature de proximité. Ils constituent des réserves de biodiversité irremplaçables, retraçant l'histoire du quartier, donc de ses racines.

Les déplacements dans le quartier et les échanges avec les espaces et communes limitrophes

Un exemple concret de négociation constructive par le CAR pour trouver des solutions :



« A cause de la présence de plusieurs bacs en béton, les voitures stationnées au plus près de l'agence bancaire obligent les piétons à descendre du trottoir pour marcher sur la piste cyclable. Ces remarques nous ont été faites à la fois par des piétons (parfois avec des poussettes ou en fauteuil roulant) mais aussi par des cyclistes qui veulent absolument que leur espace de circulation soit respecté. Ce problème a été pointé également lors d'une visite du quartier effectuée avec une délégation nationale de France Nature Environnement sur la question des mobilités. Dans un esprit constructif, nous avons rencontré le responsable de l'agence qui nous a assuré que cette question serait réglée dans le cadre des travaux menés à l'automne. Nous ne pouvons que nous réjouir de cette réponse. » – Lettre d'info du CAR



POINTS DE VIGILANCE

STATIONNEMENT

Stationnement anarchique des véhicules particuliers, notamment ceux des usagers du train et des visiteurs du centre-ville qui veulent éviter de payer le parking

Réflexion à mener sur les stationnements des professionnels et artisans. Leur activité est indispensable à la vie du quartier. Il faut leur donner les moyens de ne pas empiéter sur les espaces des piétons et cyclistes pour ne pas mettre en danger ces usagers vulnérables

Globalement trop d'offre de stationnement sur le quartier : parking de Robien (100 places), silo gare (240 places) à 100 m du premier, parking relais Brézillet (100 places). Sans compter tous les linéaires de voies accueillant du stationnement latéral.

MODES ACTIFS

Topographie de la ville accidentée qui peut décourager la pratique des modes actifs.

Malgré les discours, dans les faits, vélo et marche semblent passer au second plan. Ex : au niveau du parvis Sud, panneau lumineux en plein milieu de la piste cyclable

COMMERCES

Des commerces en perte d'attractivité et fermeture de services publics (la Poste)





OPPORTUNITÉS

ENERGIE	L'agglomération est labellisée « territoire à énergie positive pour la croissance verte » depuis 2015.
TRANSPORT PUBLIC	Accès privilégié au pôle gare Navette gratuite de cœur de ville (sauf dimanche)
MOBILITÉ INCLUSIVE	Tisser des liens : 9 points « apéros » sur le quartier le 24 mai 2019 pour la fête des voisins ; opérations « collecter, nettoyer, recycler » sur d'anciennes friches urbaines ; campagnes de collecte de déchets « Robien - être » Habitants avec un fort attachement au quartier ; vie associative dynamique Equipements attractifs pour les habitants extérieurs au quartier (centre social, espaces verts...)
MODES ACTIFS	13 /19 mai 2019 « à vélo au boulot, le challenge qui fait bouger »



Les suggestions - recommandations de FNE pour évoluer rapidement vers une mobilité durable

Suite à une visite de terrain en janvier 2019, les actions suivantes semblent à même d'accompagner favorablement les efforts des élus, techniciens et associations qui œuvrent pour que ce quartier soit durable en gardant en particulier sa mixité sociale et son caractère inclusif :



SUGGESTIONS- RECOMMANDATIONS

Suivre les impacts sur le quartier Robien de la récente mise en place du stationnement payant aux abords de la gare de Saint-Brieuc	12
Améliorer les liaisons piétonnes entre l'ÉcoQuartier de Robien et le reste de la commune	7 10
Aménager les six giratoires en entrée et sortie du quartier pour les rendre accessibles et sûrs pour les cyclistes et les piétons	8
Installer un abri vélo sécurisé au plus près des voies ferrées et des arceaux vélos couverts aux principaux points d'arrêts et lieux stratégiques ; encourager la réalisation de locaux sécurisés dans les lieux privés (logements, bureaux) en profitant par exemple du programme ALVEOLE soutenu par le MTES et financé par des certificats d'économies d'énergie	8
Redonner un aspect de voie de desserte de quartier à des axes qui correspondaient autrefois à des sorties d'usines utilisées par des engins de chantier Réduire les largeurs de chaussées agit immédiatement sur les vitesses de circulation ce qui rend la pratique du vélo et de la marche plus attractive et plus sûre (itinéraires directs, sûrs, confortables, de qualité)	7 8
Créer une maison des mobilités intégrant du conseil aux usagers et nouveaux arrivants, des services vélos (vélo-école, atelier d'autoréparation, conseils d'achat pour des vélos à assistance électrique et des vélos cargos, cartes d'itinéraires), une plateforme de mobilité collaborative : autopartage, covoiturage, autostop organisé, pédibus et vélobus, etc.	4 5 6 15

Un travail récent de requalification des voiries entre l'étang de Robien et la rue Tréguieux : prolongation de la piste cyclable, suppression des marches pour rendre les trottoirs plus confortables, mérite d'être souligné.



NAVETTE GRATUITE « COEUR DE VILLE »

Besoins identifiés :

Favoriser la multimodalité ; rendre les transports publics attractifs et économiquement accessibles à tous ; assurer un rabattement vers la ligne de bus à haut niveau de service TEO (transport Est – Ouest).

Problématique :

Les déplacements réalisés en voiture individuelle sont majoritaires sur l'agglomération. Ils représentent 59% des déplacements tous modes et plus de 80% des déplacements domicile/travail des actifs. La marche et le vélo représentent près d'un quart des déplacements, les transports collectifs 5%.

Description :

Depuis février 2017, une navette gratuite « cœur de ville » relie le quartier de Robien au centre-ville et au quartier St Michel. Elle assure 24 rotations/jour entre 7h et 19h (10h-19h le samedi), sur un parcours desservant 16 arrêts, assurant une liaison des parkings (Saint-Michel, Promenades, Gare Sud, Robien,...) et une desserte des commerces du centre-ville. Ce dispositif est proposé par le réseau de transport briochin (TUB), à l'origine pour faciliter les déplacements contraints par les gros travaux du Pôle d'échange multimodal et du TEO. Sa fréquentation est en augmentation : de 3 300 à 4 560 passagers de 2017 à 2018.

Conditions de réussite :

Régularité et fréquence.

Points de vigilance :

Les chercheurs spécialisés sur ces questions (LAET : Laboratoire aménagement économie transports, unité de recherche du CNRS) constatent que les villes qui généralisent la gratuité ont souvent moins de 100 000 habitants et un réseau de transport public peu emprunté (environ 30 voyages annuels par habitant). L'accès gratuit au transport public est un moyen de relancer la fréquentation. La contribution financière des collectivités publiques qui font ce choix a doublé pour maintenir un niveau de service, et notamment de fréquence, suffisant.

Indicateurs :

Évolution de la qualité de service et de la fréquentation

Contact, site :

https://www.saintbrieuc-armor-agglo.fr/fileadmin/Rapport_DD_2014.pdf



"Il s'agit d'une navette gratuite qui permet de rejoindre le centre-ville et le quartier St Michel toutes les ½ heures entre 8h30 et 19H00. Elle passe dans certaines rues du quartier et rejoint le centre-ville. C'est intéressant mais il reste beaucoup de réflexions à mener sur les leviers d'actions pour favoriser la multimodalité".

- Philippe C., habitant de l'ÉcoQuartier de Robien.

B | LA COMPLEXITÉ DES SECTEURS DENSES : LIBERTÉ MONT-VALÉRIEN À SURESNES

La commune de Suresnes est située à l'ouest de l'agglomération parisienne, en bordure de Seine, face au Bois de Boulogne. Elle englobe la colline du Mont-Valérien, point culminant de la région parisienne (162 m). Suresnes est l'une des villes les moins denses de la toute première couronne parisienne. Elle regroupe une population de 48 565 habitants pour une superficie de 379 hectares, dont près de 40 % en espaces verts.

Administrativement, Suresnes fait partie, avec 10 autres communes, de l'établissement public territorial Paris-Ouest-La Défense (POLD) fondé le 1^{er} janvier 2016 (560 000 habitants).

L'ÉcoQuartier Liberté Mont-Valérien est issu d'une initiative citoyenne : il est porté par l'association éponyme créée en 2018. Celle-ci est cosignataire de la charte ÉcoQuartier avec la Mairie de Suresnes et l'Établissement Public Territorial POLD. Depuis décembre 2018, le projet est labélisé «étape 1».

A cheval sur deux quartiers de Suresnes (quartier Liberté et quartier Mont-Valérien), l'ÉcoQuartier s'étend sur 2 km² et abrite quelques sites remarquables (la Forteresse, des vignes, etc.), des équipements sportifs. À terme, il contiendra 50 % de logements sociaux. Son emplacement lui permet d'être desservi par divers axes de circulation : train, tramway, route départementale, réseaux de bus RATP et communaux.



Philippe Lakas et Françoise Grethen, fondateurs de l'association, rappellent les objectifs du projet : « préserver et améliorer la qualité de vie dans notre rue, notre quartier, notre ville pour participer à la transition écologique ; se regrouper pour réfléchir ensemble à des solutions simples pour répondre aux enjeux climatiques et sociaux, en commençant par notre habitat, nos consommations, nos déplacements, nos espaces verts, nos bâtiments publics. Nous ne nous voyons pas comme des maîtres d'œuvre, plutôt comme des lanceurs d'initiatives ».



POINTS DE VIGILANCE

CONTEXTE TOPOGRAPHIQUE	Fort dénivelé entre point bas et point haut du quartier
STATIONNEMENT	Incivilités de stationnement et excès de vitesse déplorés par les habitants
TRANSPORT PUBLIC	Travaux du Grand Paris Express : fort retard annoncé pour la création de la gare Rueil-Suresnes-Mont Valérien
	Pas de couloirs bus réservés du fait de l'étroitesse des voies donc perte de qualité de service des bus
MODES ACTIFS	Réflexion insuffisante sur l'intermodalité « transports en commun / modes actifs » : rabattement/ stationnement sécurisé, etc.
	Pas de signalisation des itinéraires cyclables : notamment pour aller vers Paris, en traversant la Seine et le bois de Boulogne
TRAFIC ROUTIER	Saturation des axes routiers aux heures de pointes





OPPORTUNITÉS

TRANSPORT PUBLIC

50 % des déplacements domicile-travail en transport en commun, 20 % en modes actifs

Bonne desserte pour Porte de Versailles, la Défense ou Paris intra muros (via tramway T2, bus, train SNCF)

Travaux du Grand Paris Express : amélioration maillage métro/ bus,

MODES ACTIFS

Suresnes ville pilote pour circulation apaisée : zones 30 (ralentisseurs, revêtements de couleurs), zones de rencontre sur 8 % des voiries communales

Requalification de la RD 7 entre Suresnes et Saint-Cloud intégrant des aménagements cyclables

COMMUNICATION

Politique de communication et de prévention par le biais des écoles, panneaux d'affichage et actions locales (pédibus*, journaux participatifs avec les scolaires, évènementiels, etc.)
Pédibus : accompagnement pédestre des enfants vers l'école par des adultes bénévoles en suivant un itinéraire prédéfini avec des arrêts où les enfants rejoignent le convoi

A l'échelle de l'ÉcoQuartier Liberté Mont-Valérien, les objectifs annoncés portent sur la promotion et les aménagements en faveur des modes actifs et particulièrement le vélo pour augmenter de 2% son utilisation pour le trajet domicile-travail ; l'encouragement à l'autopartage et au covoiturage et la stimulation à l'utilisation de véhicules électriques en facilitant la « recharge urbaine ».

Pour y parvenir, l'association Liberté Mont-Valérien pousse à l'application locale du plan vélo & mobilités actives daté du 14 septembre 2018 par un fort soutien apporté à la création de l'association de promotion de l'usage du vélo « cyclonade.org » et des contributions régulières au site opencyclemap.org (dérivé de openstreetmap.org) pour la construction de cartes routières collaboratives dédiées aux déplacements doux ; des discussions avec une plateforme de mobilité partagée sont en cours ainsi qu'une réflexion sur l'installation de sites de recharges de véhicules électriques.



Les suggestions - recommandations de FNE pour évoluer rapidement vers une mobilité durable



SUGGESTIONS-RECOMMANDATIONS

S'interroger très rapidement sur les conséquences, en matière de saturation des axes routiers, de l'important report de la date de livraison (en 2030) de la gare Rueil-Suresnes-Mont Valérien alors que des milliers de logements sont en cours de construction avec l'argument de vente suivant : « une gare à votre porte »

Améliorer la qualité de service des lignes de bus existantes par la création de sites propres en supprimant une voie de circulation lorsque c'est possible ; étudier la faisabilité technique et juridique d'un axe central en site propre expérimentant un fonctionnement en sens alterné selon les heures de la journée (ex nord-sud matin et sud-nord le soir)

7

Aménager des voies cyclables continues et sécurisées ; installer pour les vélos des espaces de stationnement fermés et sécurisés complétés par des abris couverts, particulièrement autour des gares (tramway et RER)

8

Jalonner des itinéraires vers Paris et la Défense avec indication des temps de parcours à vélo et généraliser une signalisation incitative des temps de parcours à pied pour relier les différents pôles ; piétonniser certaines rues, poursuivre la politique de généralisation de la circulation apaisée des quartiers et pourquoi ne pas aller jusqu'à un classement de Suresnes en « ville 30 » ? (toutes les rues à 30 km/h sauf les artères principales)

7

8



SUGGESTIONS- RECOMMANDATIONS

Réduire au strict minimum l'exigence de places de parking automobile pour chaque construction et rénovation ; augmenter les exigences pour les places vélo en pensant aux vélos spécifiques dont l'usage se développe : cargos, triporteurs

8

Encourager fortement le stationnement sur des espaces privés pour récupérer de l'espace public au profit de voies dédiées aux modes actifs, pour créer des « rues aux enfants » ...

7

8

10

Poursuivre les incitations à l'autopartage avec des avantages tels qu'une place de parking offerte pour ces véhicules ; au covoiturage : campagnes de sensibilisation aux différentes offres proposées en Ile-de-France sur le site dédié <https://www.vianavigo.com/covoiturage> ; à l'usage du vélo et à la marche : balades urbaines, challenge mobilité, etc.

4

5

Verdir la flotte de véhicules municipaux (électrique, gaz véhicules, hydrogène) pour des utilisations de type navettes de centre-ville, véhicules utilitaires et de fonction, en l'accompagnant d'un plan de répartition des prises d'approvisionnement. Rester réaliste sur les navettes autonomes qui aujourd'hui représentent un modèle économique fragile : elles peinent à démontrer leur capacité à offrir un service de transport à la fois fiable, régulier et plus rapide que la vitesse d'un piéton

13

Pour l'implantation des futurs logements dans l'ÉcoQuartier, privilégier des formes urbaines, des matériaux et une répartition entre espaces bâtis et espaces végétalisés susceptibles de réduire les îlots de chaleur. Cela permettra de respecter et même d'aller au-delà de la recommandation de l'Organisation Mondiale de la Santé qui est, pour les zones urbaines, d'un minimum de 12 m² d'espaces verts situé à moins de 300 mètres du logement de chaque habitant. Au niveau du SDRIF, la recommandation porte sur un minimum de 10 m² par habitant. Avec 40 % d'espaces verts, la commune doit rester le « poumon vert » de la première couronne !

15

16



UN EXEMPLE DE BONNE PRATIQUE

VOLET ÉDUCATION, COMMUNICATION DE LA VILLE DE SURESNES

Besoins identifiés :

Actions de sensibilisation pour inciter au changement de comportement adaptées à chaque cible de population : jeunes, actifs, familles, seniors.

Problématique :

Journal municipal, flyers sur le bon usage des zones de rencontre et des voies cyclables, campagnes de sensibilisation et même guides pédagogiques pour les jeunes. L'équipe municipale et ses services s'investissent pour porter les messages du développement et de la mobilité durable auprès de chaque catégorie de la population.

Description :

La municipalité de Suresnes mise beaucoup sur ses jeunes pour favoriser les changements de comportement. Elle donne la parole aux 11-25 ans au sein du Conseil communal de la jeunesse (CCJ) pour « agir sur le territoire de la commune en découvrant les institutions,



s'initiant à la méthodologie de projet tout en favorisant la solidarité active ». Cinq commissions dans lesquelles leur statut d'élus leur permet de donner un avis sur des projets : sport, santé et prévention ; humanitaire et solidarité ; communication ; art et culture ; environnement et citoyenneté.

« A toi de jouer avec les aventuriers du développement durable » est un exemple de production collective : cette bande dessinée pédagogique lance 22 défis aux collégiens sur les thèmes fondamentaux du développement durable et les invite à agir. Un film « L'écocitoyenneté, c'est pas compliqué », réalisé également par les jeunes est destiné à tous les âges de la population et complète le support papier.

La mobilité est un des thèmes importants car les transports et déplacements pèsent 17 % dans les émissions de CO₂ de la commune.

« Tous ensemble, nous ferons de Suresnes une ville éco-exemplaire » – Christian Dupuy, maire de Suresnes

Conditions de réussite :

La communication ciblée selon les âges de la vie, les milieux professionnels, les quartiers, donne de meilleurs résultats qu'une campagne visant tous les publics.

Points de vigilance :

Comme toute forme de démocratie participative, il faut veiller à la pluralité de la représentation, être réellement à l'écoute des citoyens, ne pas chercher à manipuler et orienter leurs décisions, ou donner l'impression de vouloir en faire une chambre d'écho vantant l'action municipale.

Indicateurs :

Mesure des évolutions de comportement pour les comportements de mobilité ; participation des citoyens et implication dans la durée.

Contact, site :

www.suresnes.fr



C | LES ATOUTS DE LA RURALITÉ : JARDINS DE CASSINI À COUDRAY

A l'origine les collectivités locales semblaient considérer le label comme un outil réservé aux seules zones denses. Aujourd'hui il guide les réflexions et les décisions d'aménagement de près de 90 communes rurales. La démarche du maire délégué de Coudray et de son conseil municipal est représentative de cette prise de conscience du rôle important à jouer, même par des petites communes, face aux enjeux environnementaux. La question des mobilités quotidiennes de leurs administrés est au cœur de leurs préoccupations. En milieu rural plus qu'ailleurs, il est important de créer un environnement favorable à l'émergence de nouvelles solidarités plutôt que de mettre en place des services de mobilités inspirés des villes moyennes ou grandes et dont « on » pense (opérateurs, services techniques, bureaux d'études...) qu'ils répondront aux besoins locaux de tous.

Le projet « Les jardins de Cassini » se situe sur le territoire de Coudray (415 habitants) au nord du département du Loiret (région Centre - Val de Loire) et à la frontière sud de l'Essonne. A 4 km de Malesherbes (6 200 habitants) et 15 km de Pithiviers (9 218 habitants), Coudray a, depuis 2016, le statut de commune déléguée de la commune nouvelle Le Malesherbois (8 158 habitants). Le site de l'ÉcoQuartier constitue une greffe de bourg à proximité immédiate des services publics présents sur la commune : école maternelle et élémentaire Cassini, mairie déléguée et salle polyvalente Hélios. Il est à ce jour labellisé « étape 1 ». Il prévoit, sur environ 4 hectares, 40 lots à bâtir de 500 à 800 m² en accession à la propriété, 13 maisons à caractère social locatif et 2 lots d'activité en artisanat.



POINTS DE VIGILANCE

TRANSPORT PUBLIC

Bus du réseau régional (Rémi) limité au transport scolaire ; ligne de bus 22 « Le Malesherbois /Pithiviers » tous publics mais dont les horaires, fréquences et arrêts seraient à améliorer

Réflexe de l'utilisation de la voiture, même pour des distances courtes : 72 % des déplacements domicile-travail s'effectuent en voiture individuelle ; à noter cependant, en faveur de Coudray, que ce taux est plus élevé dans les communes voisines.

MOBILITÉ INDIVIDUELLE

Trafic important sur la RD2152 : plus de 8 000 véhicules par jour dont 15 à 25 % de poids lourds selon les périodes de récolte des cultures ((tracteurs, machines agricoles) qui provoquent des ralentissements et peuvent rendre la chaussée glissante

Nombreux trajets en voiture pour plus de rapidité, entre Malesherbes et le sud de la région parisienne (Evry, Corbeil-Essonnes) malgré la proximité d'accès au RER D, aux gares d'Etampes (RER C), de Nemours ou Fontainebleau (RER et grandes lignes).

86 % des habitants ont une voiture, 39 % en ont deux, 14 % n'en ont pas ou plus (jeunes et personnes âgées)

PLANIFICATION URBAINE

Pas de Plan de Mobilité sur le Malesherbois





OPPORTUNITÉS

TRANSPORT PUBLIC

Bonne desserte ferroviaire via le RER D (Corbeil-Essonnes, Juvisy, Paris avec rupture de charge à Juvisy) : 25 allers-retours/jour vers Paris/Gare de Lyon ; fréquence de 15 min en heures de pointe. Temps de parcours : 1h35 jusqu'à la gare de Lyon ; 15 % d'usagers à l'échelle du Malesherbois

Hausse de fréquentation régulière sur les lignes de bus 22 et 25 qui desservent le Malesherbois

MODES ACTIFS

Distant seulement de 4,5 km de Malesherbes, principal pôle urbain présent entre Pithiviers et Fontainebleau : atteignable en vélo si les conditions de sécurité sont réunies

MOBILITÉ INDIVIDUELLE

Bonne desserte routière via la RD 2152, accès à l'échangeur n° 14 de l'A6 à 15 km au Nord-est, aire de covoiturage près de l'autoroute

PLU du Malesherbois en cours d'élaboration

PLANIFICATION STRATÉGIQUE

Activité agricole importante pour l'économie de la région mais créant des contraintes (bruits, odeurs, épandages de produits chimiques) à prendre en compte dans les projets d'urbanisme et de greffe de villages pour une bonne cohabitation. L'emplacement choisi pour l'ÉcoQuartier permet de gérer ces contraintes car il est bordé d'habitations existantes sur 3 côtés.

Objectif SCOT pays Beauce Gâtinais en Pithiverais : optimisation de l'usage de la voiture en améliorant l'information sur le covoiturage et en sensibilisant les institutions/employeurs pour inciter leurs salariés à proposer leur trajet et les employeurs à adapter les horaires.

Réflexion RSE engagée par une entreprise locale ARVALIS, Institut du végétal au service des agriculteurs et des filières. Exemple à encourager auprès des principales entreprises du secteur (essentiellement tournées vers l'industrie du livre : Maury imprimeur à Malesherbes et Manchecourt, Interforum Eeditis ...).

COMMERCES DE PROXIMITÉ

Proposition de services aux habitants : distributeur automatique de pain.

Le Centre Communal d'Action Sociale du Malesherbois porte une attention particulière aux personnes vulnérables : seniors, femmes enceintes, personnes à mobilité réduite, parents avec enfants de moins de 6 ans. Il propose, selon leurs besoins, du transport de porte à porte, de l'accompagnement à la personne, de l'aide au portage des courses, la livraison de repas...

La Navette offre un service communal à la demande pour des liaisons entre les communes du secteur. Il existe d'autres possibilités comme du Transport A la Demande (TAD) avec prise en charge à domicile depuis les communes déléguées vers Malesherbes (3 arrêts possibles, le mercredi et jeudi) ou du rabattement vers les lignes régulières de bus n°22 et n°25.



Les suggestions - recommandations de FNE pour évoluer rapidement vers une mobilité durable

La communauté de communes Pithiverais Gâtinais gagnerait à se doter rapidement d'un plan de mobilité (PDU) intégrant un schéma d'itinéraires cyclables pour les déplacements quotidiens (domicile-travail, achats, visites) reliant les communes déléguées et la commune centre, et pas seulement limité aux itinéraires dédiés aux loisirs et randonnées.

En outre, elle pourrait :



SUGGESTIONS- RECOMMANDATIONS

Créer rapidement une liaison cyclable depuis Coudray pour éviter l'immobilisation à la journée d'une voiture à la gare de Malesherbes située à moins de 4km (soit à peine 15 mn à vélo sans effort car tout plat et encore mieux à vélo à assistance électrique si on craint les effets de vent)

Aménager des garages vélo sécurisés en gare et aux principaux arrêts de transport public ;

Inciter les entreprises à mettre en place des Plans de Mobilité Inter-Entreprises ;

Encourager le covoiturage et l'autostop organisé ;

Réhabiliter la marche (santé et bien être en lien avec l'activité physique)

- 8
- 8
- 13
- 4
- 6
- 15



Verger et jeux d'enfants (Coudray)



Voie piétonne (Coudray)

UN EXEMPLE DE BONNE PRATIQUE

UNE ALTERNATIVE AUX LOTISSEMENTS STANDARDISÉS POUR UNE GREFFE DE BOURG DURABLE

Besoins identifiés :

Attirer de nouveaux habitants pour rajeunir la population, maintenir l'activité scolaire et la vie locale ; revitaliser le centre bourg.

Problématique :

Le milieu rural n'est plus le monde agricole d'autrefois. Les édiles doivent réagir pour maintenir un renouvellement de population et un minimum d'activités économiques ou de services. Les nouveaux ruraux, ou rurbains, recherchent une qualité de vie et un cadre qui semblent un peu « carte postale » avec le clocher, la mairie, les taches blanches des moutons sur fond de prés verts. Tout en oubliant les sons (cocorico à 5 heures du matin, moteur des machines agricoles), les odeurs (purin, cochons...), les routes boueuses... En même temps, ils demandent des services « comme en ville » et des formes d'habitat peu denses, de type individuel, en opposition avec les formes verticales des immeubles qu'ils viennent de quitter en périphérie des agglomérations.

Description :

À la frontière de l'Ile-de-France et à proximité de 2 gares RER, Coudray voit aussi son environnement évoluer. Le conseil municipal souhaite que des familles puissent profiter d'un cadre de vie agréable et en pleine nature, de logements de qualité à un coût accessible et de services adaptés. Le projet a été réfléchi avec les citoyens lors de l'élaboration du PLU et développé sur un terrain à maîtrise communale. La SEMDO (société d'économie mixte de la métropole d'Orléans), spécialisée dans les projets d'urbanisme environnementaux, a été retenue à l'issue d'ateliers de concertation organisés avec les citoyens et suivis d'une réunion publique. Deux tranches de travaux sont prévues. Le rythme de vente sera maîtrisé : pas plus de cinq par an pour pouvoir intégrer les nouveaux habitants. Deux liaisons piétonnes relient le nouveau quartier au bourg et à l'école. Implantation de noues, ces fossés végétalisés peu profonds qui jouent le rôle d'éponges et recueillent l'eau de ruissellement pour, selon les périodes de l'année, l'évacuer via un trop-plein, l'évaporer (évapotranspiration) et réhumidifier un air trop sec et pollué ou l'infiltrer sur place permettant ainsi la reconstitution des nappes phréatiques. Dans l'espace central, se côtoient un verger, des aires de jeux au mobilier choisi par les enfants et un potager participatif. Les structures végétales ont été pensées avec des essences régionales résistantes : cerisiers, pommiers, poiriers et amandiers (ingrédient principal du pithiviers, pâtisserie locale). Des arbrisseaux de milieu humide constituent des noues paysagères favorisant la flore et la petite faune.

« Le bailleur choisi devra respecter des critères environnementaux très exigeants. Nous relevons un vrai défi, celui de construire en favorisant la convivialité entre voisins, permettant ainsi l'accès à un logement de qualité pour tous ». – Delmira Dauvilliers, maire du Malesherbois

Conditions de réussite :

L'équilibre financier de l'opération est fondamental pour ne pas grever les finances publiques ; le rythme de libération des lots reste compatible avec le nombre d'habitants de souche pour ne pas créer un ghetto dortoir juxtaposé à une vie rurale aux rythmes de vie qui seraient en profond décalage, mais créer une mixité et des échanges intergénérationnels. Des coûts de revient logement/dépenses de transport qui restent accessibles à des bourses modestes.

Points de vigilance :

De nombreuses communes souhaitent maintenir leur école primaire ; or les coûts d'accès à la propriété sont tels dans certaines régions que cela retarde l'âge d'accès à la propriété et ce sont plutôt des parents de collégiens qui viennent s'installer. Cela demande d'anticiper de nouvelles demandes d'équipements et de desserte (vers le collège, les activités extra-scolaires, etc.). Même les aménageurs sensibilisés doivent progresser : sur le site dédié au programme des jardins de Cassini, la SEMDO communique sur les « voiries larges ». Attention à ce que cette largeur ne devienne pas source de vitesse donc d'accidents !

Indicateurs :

Enquête de satisfaction des nouveaux habitants, taux de participation aux activités locales

Contact, site :

<https://jardins-cassini.fr/>



Plan de l'ÉcoQuartier : pointillé rouge la tranche 1 prévue pour le printemps 2019 - la tranche 2 pour 2020.

3 | DES EXEMPLES D' ACTIONS À MULTIPLIER POUR ENCOURAGER UNE MOBILITÉ DURABLE

FICHES ACTIONS

Les actions à mettre en œuvre pour construire une politique cohérente d'écomobilité au sein des quartiers sont innombrables. Cet ouvrage en cite quelques-unes qui concernent aussi bien la mobilité des personnes que les flux de distribution des marchandises ou encore les mesures de protection contre le réchauffement climatique qui favorisent une mobilité plus vertueuse. Elles font écho aux engagements du référentiel ÉcoQuartier en s'efforçant d'en donner une illustration concrète. Ce lien entre les engagements du référentiel et les fiches actions est rappelé en tête de fiche ; tandis qu'en fin de fiche est évoqué le niveau d'intérêt des actions pour les trois ÉcoQuartiers sélectionnés.

GLOSSAIRE

LA MOBILITÉ PROPRE devient un terme générique pour désigner l'ensemble des nouvelles alternatives à l'autosolisme (une seule personne dans une voiture individuelle), les modes de déplacement non motorisés, les véhicules à faibles émissions pour les personnes et les marchandises : électrique, hybride, gaz renouvelable, hydrogène (cf. la plaquette « Loi mobilités : l'Etat s'engage pour la mobilité propre et la qualité de l'air »).

Si la **MULTIMODALITÉ** est la possibilité de se rendre d'un point A à un point B en choisissant un mode parmi plusieurs possibilités (marche, vélo, transport public, voiture individuelle, voiture partagée), **L'INTERMODALITÉ** consiste à utiliser plusieurs modes sur un seul déplacement : partir de chez soi à vélo ou en voiture pour rejoindre une station de tramway ou une gare ferroviaire puis finir son trajet à pied par exemple.

La **DÉMOBILITÉ** : ce néologisme désigne les actions qui évitent des déplacements en utilisant les services et ressources numériques. Le meilleur exemple est le télétravail effectué depuis son domicile ou à partir d'espaces situés à proximité, dénommés tiers-lieux.

La **MOBILITÉ INVERSÉE** consiste à rapprocher les services des usagers pour leur éviter une multiplicité de déplacements individuels, réduire la discrimination territoriale et aller au plus près des personnes isolées. Elle est illustrée dans ce document par les maisons de services au public (MASP) : il en existe 1 340 en juillet 2019. Le gouvernement envisage de restructurer le réseau existant et d'ouvrir 300 nouveaux points-services, fixes ou mobiles (bus itinérants). Un label « France Services » basé sur des critères d'accessibilité et de qualité de service renforcée pourra leur être octroyé (circulaire n° 6094-SG du 1er juillet 2019).

La **MOBILITÉ PARTAGÉE** réduit le nombre de voitures individuelles en circulation : les concepts de covoiturage et d'autopartage sont souvent cités (y compris par France Nature Environnement : cf. les mobilités collaboratives et partagées). L'auto-stop organisé est un service moins connu, mais tout aussi vertueux.

La **MOBILITÉ ACTIVE** désigne toute forme de déplacement à propulsion humaine donc essentiellement la marche, le roller, le vélo, y compris le vélo à assistance électrique, la trottinette sans assistance... Les nouveaux modes de déplacement à motorisation électrique (trottinette, mono-roue, segway...) sont regroupés dans la micro-mobilité. Le terme de mobilité douce est ambigu car la douceur n'est pas le premier qualificatif qui vient à l'esprit lorsque des piétons croisent des cyclistes au quotidien pédalant à 25 km/h ou des usagers de trottinettes à pleine vitesse. Ce différentiel de vitesse plaide fortement pour séparer ces usages du trafic automobile et piéton, quitte à réduire la voirie plutôt que l'espace résiduel déjà très contraint dédié aux piétons. D'où l'intérêt des plans piétons, des schémas d'itinéraires et de stationnements cyclables.

La **MOBILITÉ INCLUSIVE** s'attache à prendre en considération les besoins et la sécurité de ceux qu'on oublie souvent dans les projets d'aménagement : les enfants, les jeunes, les seniors, les personnes avec handicap physique ou sensoriel, les ménages à faibles revenus, ceux éloignés des pôles d'emplois, les étrangers ou les touristes qui cherchent une information, etc. Rues aux enfants, plans inter-âges, plans santé – environnement, lieux d'échanges de savoir et de services ne sont que quelques exemples d'une panoplie de solutions très étendue.

LÉGENDE

TRÈS ADAPTÉ



PAS ADAPTÉ



EVENTUELLEMENT
ADAPTÉ

TÉLÉTRAVAIL ET TIERS-LIEUX

BESOINS IDENTIFIÉS

- Éviter les déplacements domicile-travail ou réduire les distances parcourues avec leur corollaire d'embouteillages, de perte de temps, de fatigue et de stress ;
- valoriser des espaces vacants dans des bâtiments désaffectés ou devenus trop grands pour leur usage initial : en particulier les bâtiments publics (poste, gare...).



DESCRIPTION

7 % des français télétravaillent dont 3 % au moins une fois par semaine (DARES novembre 2019). En général ils habitent 1,5 fois plus loin de leur lieu de travail que leurs collègues. Mais il n'est pas toujours possible de travailler chez soi : manque d'espace ou de calme, performance insuffisante du matériel informatique, connexion limitée aux réseaux numériques, difficulté de concentration, besoin de liens sociaux, etc. Ce qui explique le succès des tiers-lieux (espace de coworking, bureaux partagés, FabLab ...). Ils offrent des espaces de travail accueillants, des outils numériques performants et des services d'accompagnement. Leurs premiers clients : les auto-entrepreneurs qui y trouvent une ambiance de travail comme une entraide propice à la créativité.

L'association des maires ruraux de France a lancé en 2019 un recensement des espaces disponibles. Depuis 2012, la SNCF et ses filiales, en lien avec le ministère de la Cohésion des Territoires, proposent d'héberger des activités pour valoriser et animer des gares désaffectées ou sous-utilisées. La gare redevient un lieu de convergence et retrouve une fonctionnalité en phase avec les nouveaux usages.

PROBLÉMATIQUE

Les entreprises ont un rôle essentiel à jouer dans la réduction des nuisances liées aux déplacements domicile-travail. En réalisant des plans de mobilité, en facilitant le télétravail, elles peuvent améliorer l'organisation interne du travail, modifier les horaires d'embauche et de débauche, réduire ou grouper les déplacements contraints des employés, des visiteurs et des livreurs. Ainsi le bien-être et la productivité des salariés augmentent. Grâce à une législation assouplie en 2017 (ordonnance Macron) et aux progrès du numérique, le télétravail devient possible pour de nombreux emplois tertiaires : la mobilité physique vers le lieu d'emploi n'est plus indispensable, vive la « démobilité » !



FAIRE DE LA GARE UN LIEU DE VIE

- Répondre aux besoins des usagers et des habitants
- Soutenir la création d'emplois sur les territoires en difficulté
- Stimuler l'entrepreneuriat et l'innovation

CARACTÉRISTIQUES

- 80-200 m² de bureaux partagés
- Accès indépendant
- Salle de réunions
- Tisanerie / espace détente



OBJECTIF

- Ouverture de 20 coworkings par an

Gino'Working : 24 postes de travail, 2 salles de réunion - [ÉcoQuartier du Lac de Bordeaux](#) (étape 3)

Parole de professionnel

« Aujourd'hui, il nous faut sortir d'un siècle d'urbanisme fonctionnel avec des zones pour habiter, pour travailler, pour les loisirs, le tout relié par l'automobile. Toutes les fonctionnalités de la ville doivent être conçues ensemble, pour éviter l'excès de mobilité. »

> Bruno Marzloff, sociologue et prospectiviste (cabinet Chronos).



Parole d'habitante

« Même en Ile-de-France, il reste des petites communes en zone blanche ou grise, mal connectées, ce qui rend le télétravail difficile. Depuis l'ouverture de la Ruche, à Saint-Germain-en-Laye, je divise par deux ma distance de déplacement et par trois le temps passé sur la route. ».

> Marie L, ÉcoQuartier Molière (étape 4) aux Mureaux (78).

CONDITIONS DE RÉUSSITE

- Permettre une accessibilité aisée tous modes, en particulier pour les mobilités actives, avec un positionnement cohérent avec les bassins de vie et d'emplois.
- Maîtriser les dépenses d'investissement initiales et des coûts de fonctionnement ;
- Adapter les espaces aux besoins : solutions légères de cloisonnement... ;
- Garantir la rentabilité des m² occupés : éviter les surfaces perdues ;
- Développement de chantiers participatifs pour l'aménagement intérieur...

POINTS DE VIGILANCE

De nombreux ÉcoQuartiers prévoient l'aménagement de tiers-lieux sans étude des besoins ni contacts préalables avec les entreprises du secteur susceptibles d'être concernées. Il ne s'agit pas de semer des tiers-lieux sur tous les territoires ! Sinon, le risque est élevé d'assister à une concurrence des espaces aménagés proposés et les investissements réalisés ne seront pas tous rentabilisés. Il ne faut pas oublier que le télétravail est surtout adapté aux métiers du tertiaire. Pour les autres, les échanges et la collaboration interne sont des facteurs de productivité, d'efficacité et d'intérêt du travail.

Indicateurs :

Offre/demande

Contacts/ sites :

<https://zevillage.net/wp-content/uploads/2018/09/Rapport-Mission-Coworking-Faire-ensemble-pour-mieux-vivre-ensemble.pdf> ; <https://www.cget.gouv.fr/33-tiers-lieux-creer-gares-sncf>

INTÉRESSANT POUR ÉCOQUARTIER

Robien



Liberté Mont-Valérien



Coudray



MAISON DE SERVICES AU PUBLIC (MSAP) INTÉGRANT DES SERVICES ASSOCIATIFS

BESOINS IDENTIFIÉS

- L'accès aux services publics ;
- L'aide à l'usage des outils numériques ;
- L'offre de services à coût accessible ;
- La mise en relation des habitants.



DESCRIPTION

En Bourgogne Sud, dans un secteur rural à l'habitat très dispersé, la maison de service au public (MSAP) de la Haute-Grosne (71) donne accès en un même lieu à plus d'une vingtaine de services publics.

Un interlocuteur tenu à la confidentialité accompagne les personnes dans leurs démarches administratives. Un représentant de l'association UFC-Que Choisir 71 les conseille pour des litiges entre consommateurs et professionnels. Une connexion internet en libre-service et l'aide à son utilisation facilitent la mise en relation avec les institutions. Des rendez-vous personnalisés itinérants sont proposés dans les 18 mairies du territoire, dont celle de Tramayes, une des collectivités fondatrice du Réseau des Territoires à Energie Positive (TEPOS).

La « MSAP » héberge l'association « Villages Solidaires en Haute-Grosne » (VSHG) qui offre aux habitants des services basés sur la solidarité, la coopération et les échanges : le « SabLiEr », système local d'échanges où 1 heure de service rendu donne droit à une heure de service reçu, ou encore le **Transolidaire** pour les déplacements du quotidien de personnes isolées, sans voiture ou sans permis. Assuré par une trentaine de chauffeurs bénévoles, ce service fonctionne comme un système de transport à la demande dans des zones où la collectivité n'a pas les moyens de financer un tel service. Il a un prix volontairement réduit car les bénéficiaires, majoritairement des seniors, ont des revenus très modestes : 1 € d'adhésion à l'association VSHG puis 0,30 cts/km. Son rayon d'action s'étend jusqu'à Mâcon, préfecture du département et principal pôle hospitalier (50 km aller-retour). Bilan : 11 000 km parcourus en 2017 et 14 000 en 2018.

Les « MSAP » se généralisent sur les territoires sous l'initiative conjuguée des départements, des communes et des services de l'Etat et sont réunies sous le label « France Services ». Elles proposent des activités diversifiées pour sensibiliser les habitants aux enjeux environnementaux : confection de produits d'entretien « éco-compatibles » dans les Vosges, réparation de petit matériel électrique ou informatique (Bédoin dans le Vaucluse), épicerie solidaire itinérante (Bellencombe en Seine Maritime).

PROBLÉMATIQUE

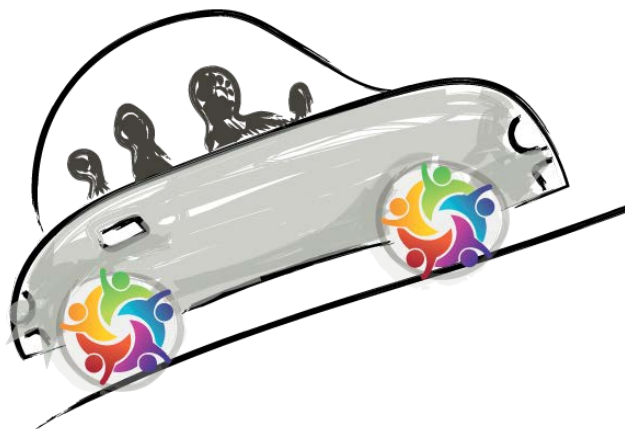
Les ruraux sont confrontés à une « double peine » constituée par la politique de reconcentration des services publics sur les pôles urbains et l'absence de transport public. 17% d'entre eux ont le choix de leur mobilité contre 67% dans les centres métropolitains. Les plus touchés : les jeunes et les seniors (1/3 des plus de 75 ans vivent en campagne).



Témoignage d'un professionnel

« Pour Pôle emploi, il est essentiel que chacun de ses usagers, habitant en zone urbaine, périurbaine ou rurale, ait un accès égal à ses services. La création et le déploiement de MASP renforcent encore plus la proximité entre demandeurs et offres d'emplois. »

> Jean Bassères, directeur général de Pôle emploi.



Parole d'habitant

« Le Transolidaire est pratique, pas très cher mais surtout il permet de développer au fil du temps de solides amitiés entre les habitants d'un même territoire qui ne se connaissaient pas ! »

> Dominique A., chauffeur bénévole.

CONDITIONS DE RÉUSSITE

Une communication institutionnelle est nécessaire pour permettre l'adéquation entre l'offre et la demande et instaurer un climat de confiance. L'équilibre économique repose beaucoup sur le bénévolat : pour assurer la pérennité d'un service de transport solidaire, il faut élargir et renouveler régulièrement le pool de chauffeurs bénévoles pour couvrir la zone de manière équilibrée.

POINTS DE VIGILANCE

Il est important que la « MASP » aille à la rencontre des habitants dans les mairies ou autres lieux emblématiques de la vie locale sinon, du fait des difficultés de déplacement, les seuls bénéficiaires sont les résidents les plus proches. L'information régulière dans les bulletins municipaux est impérative.

Indicateurs :

Diversité des services proposés, évolution du nombre d'utilisateurs, retours de satisfaction.

Contacts/ sites :

www.villagesolidaires71.odavia.com ; www.maisondeservicesaupublic.fr

INTÉRESSANT POUR ÉCOQUARTIER

Robien



Liberté Mont-Valérien



Coudray



SERVICES À LA PERSONNE ITINÉRANTS

BESOINS IDENTIFIÉS

- L'accès aux services de première nécessité ;
- L'accompagnement des personnes isolées et exclues de la mobilité ;
- L'aide à l'usage d'outils numériques ;
- L'information sur les droits sociaux et les moyens de déplacement disponibles à proximité à bas coût.

PROBLÉMATIQUE

Quelles soient visibles ou cachées, la plupart des quartiers ont leurs poches de pauvreté. Aux côtés des collectivités et de leurs services sociaux, de nombreuses associations s'engagent pour réduire la fracture sociale et accompagner les personnes exclues de la mobilité.

DESCRIPTION



La Croix-Rouge développe depuis quelques années des dispositifs itinérants pour aller à la rencontre des personnes en difficulté. Les équipes « Croix-Rouge sur Roues » sillonnent les territoires et proposent une diversité de services répondant à des besoins

fondamentaux identifiés avec les acteurs publics locaux : aides alimentaire et vestimentaire, accès aux produits d'hygiène, accès aux droits, espace bébé-parents, accompagnement au numérique, etc. Les dispositifs peuvent fonctionner en totale autonomie avec un véhicule aménagé ou bénéficier d'une salle polyvalente mise à disposition par une collectivité locale. Ce système rencontre un franc succès par exemple dans les zones de déprise économique. Près d'une trentaine de départements sont aujourd'hui desservis. A l'initiative des équipes bénévoles, de nombreux projets émergent comme en Seine-Saint-Denis, l'opération « BB sur roues ». Pour venir en aide à des parents démunis, un camion chargé de produits de première nécessité se déplace sur cinq sites sensibles. Des étudiants de l'Institut régional de formation sanitaire et sociale (IRFSS) de Romainville animent bénévolement des ateliers sur le développement du bébé, les règles de base de l'hygiène et de l'alimentation, les rythmes du sommeil.

Bien d'autres associations caritatives vont également à la rencontre des populations fragiles ou exclues : MOBIL' douche 92 propose depuis 2012 aux personnes sans domicile fixe de rester dignes en restant propre. Son mobil-home équipé parcourt le sud parisien tandis que son homologue MOBIL' douche 84 fait de même l'été dans l'Avignonnais. Le Carillon Mobile de l'association La Cloche, présent dans 8 villes de France, veut changer le regard des voisins, des commerçants, des passants sur les exclus vivant dans la rue. En camion itinérant, des bénévoles vont à leur rencontre et leur proposent des ateliers créatifs (cuisine, chant, dessin...), des repas et apéros solidaires. Des moments de convivialité partagés pour oublier quelques instants la rigueur du quotidien et retrouver leur dignité humaine.



Témoignage d'un expert

« Six millions de français souffrent de la même maladie : l'isolement social. Les principales causes des difficultés de mobilité sont l'éloignement des services, les transports publics inexistantes ou inadaptés aux besoins et le coût d'accès aux transports. 40 000 personnes bénéficient chaque année des actions du Programme Mobilités de la Croix-Rouge française. »

> Cyprien Noble, chargé de mission Mobilités à la Croix-Rouge française

Parole d'habitant

« Je suis bénévole au Carillon mais avant j'étais de l'autre côté. J'attendais les maraudes : une parole, un sourire, je sais combien ça peut faire du bien. »

> Juan, ÉcoQuartier « Cœur de ville » (étape 2) près des quartiers Nord de Marseille (13).

CONDITIONS DE RÉUSSITE

Les bénévoles sont la clé de voûte de ces dispositifs. Il est important de maintenir des liens étroits entre les associations, les services sociaux et les acteurs du territoire engagés auprès de ces publics spécifiques. Les collectivités peuvent apporter des financements (achat de matériel...), mettre à disposition des lieux de stockage, des relais de communication pour des appels aux dons, faire connaître les prochains événements.

POINTS DE VIGILANCE

Les démarches d'aménagement durable (EcoQuartiers, Ecocités...) doivent intégrer et non exclure la population en place. Les habitants doivent être associés au projet, en être partie prenante. Changer l'image de ces quartiers ne doit pas vouloir dire changer sa population.

Indicateurs :

Évolution du nombre de secteurs couverts et de bénéficiaires des dispositifs.

Contacts/ sites :

www.mobiliteinclusive.com ; www.fondation-psa.com ; www.fondation-psa.com/fr/grands-projets/croix-rouge-sur-roues-un-partenariat-inedit ; www.lecarillon.org/accueil ; <https://sites.google.com/site/mobildouche/>

INTÉRESSANT POUR ÉCOQUARTIER

Robien



Liberté Mont-Valérien



Coudray



COVOITURAGE DE COURTE DISTANCE

BESOINS IDENTIFIÉS

- Réduction de l'autosolisme et économies pour les ménages ;
- Désengorgement des voiries aux heures de pointe ;
- Libération d'espaces dédiés au stationnement automobile ;
- Amélioration de la qualité de l'air.



DESCRIPTION

Plusieurs agglomérations ont lancé leur propre service de covoiturage. Celui de Saint-Nazaire fonctionne depuis 10 ans et, depuis 2018, s'est associé aux agglomérations de Brest, Nantes et

Rennes pour offrir une plateforme mutualisée pour le covoiturage de proximité : OuestGo.

Plusieurs prestataires proposent aux entreprises et aux collectivités un service clés en main, comprenant la mise en relation entre usagers, l'interface technique souvent intégrée à un intranet, et l'animation en continu du dispositif : création d'évènement, rappel des avantages (places de stationnement dédiées, gain économique...). Le ministère de la transition écologique et solidaire a mis en place une plateforme dédiée recensant toutes les solutions de mobilité proposées sur le territoire national, qu'elles soient d'initiative publique ou privée.

Pour soutenir le développement du covoiturage, la loi d'orientation des mobilités a prévu plusieurs coups de pouce : possibilité de dédier des voies au covoiturage, de subventionner les conducteurs ou passagers réguliers, d'attribuer un Forfait Mobilité Durable aux employés d'une entreprise qui se rendent sur leur lieu de travail en covoiturage. Le montant (dans un plafond de 400 €/an), les modalités et les critères d'attribution sont déterminés par accord d'entreprise ou interentreprises, et à défaut par accord de branche.

Les entreprises d'insertion sont confrontées aux difficultés de déplacement de leurs employés qui possèdent rarement un permis de conduire et encore moins une voiture. Le covoiturage est donc une solution concrète pour résoudre ce problème mais aussi créer du lien entre personnel encadrant et salariés à l'exemple de l'association Les Ateliers du Bocage, entreprise du mouvement Emmaüs, implantée sur la commune du Pin (Deux-Sèvres) qui dispose d'un service limité de transport public. Près de 70 % de ses 175 salariés ont des problèmes de mobilité. « Le taux de chômage est bas dans le Bocage mais beaucoup de gens compétents n'ont pas le permis de conduire. Cela exclut une population de notre champ d'action », déplore Antoine Drouet, directeur des Ateliers du Bocage. Il propose donc un dispositif « Mobilité en Partage » qui consiste à mettre à disposition du personnel encadrant 5 véhicules pour le covoiturage des employés en insertion.

PROBLÉMATIQUE

La voiture individuelle reste fortement ancrée dans les usages et pas seulement en zone peu dense ! Pourtant les Français se disent prêts à changer (cf. Le climat, la mobilité et nous - France Nature Environnement 2016 ; Observatoire des mobilités émergentes – ObSoCo 2018). Et ils le font : entre 2016 et 2018, le taux d'automobilistes au quotidien est passé de 59 à 50 %. Mais ce résultat traduit l'évolution des pratiques dans les grandes aires urbaines tandis que l'usage se maintient et les distances parcourues augmentent en zone peu dense. Le covoiturage longue distance (en moyenne 300 km) est rentré dans les mœurs, notamment pour les loisirs et départs en vacances. En revanche, le covoiturage de proximité ou « courte distance » (entre 20 et 40 km) peine à trouver son public car il est perçu comme trop contraignant au quotidien : adaptation d'horaires, d'itinéraires, partage de son « espace-bulle » -la voiture étant devenu un prolongement du lieu de vie.

Avis d'un expert

« L'usage de la voiture est tellement facilité depuis des décennies qu'il est nécessaire d'offrir un bouquet de services de mobilité très diversifié incluant le vélo, le transport en commun, valorisant la marche, facilitant le covoiturage et l'intermodalité, pour entraîner un changement de pratique. »

> Frédéric Héran, enseignant chercheur, économiste de la mobilité.



Paroles d'usager

« Je me suis retrouvé sans moyen de locomotion suite à un accrochage avec ma voiture. Grâce à la plateforme « www.ouestgo.fr », j'ai trouvé deux personnes pour me dépanner le temps de récupérer mon véhicule. Et finalement j'ai continué à covoiturer avec eux. »

> Benoit, covoitureur quotidien entre Nantes et Rennes, habitant l'EcoQuartier de la Bottière-Chênaie (étape 3) sur Nantes -Métropole.

«Ma voiture a plus de 200 000 km, donc je l'économise un peu en covoiturant. Et puis cela me permet de rencontrer des gens que je n'aurais probablement pas croisés autrement. »

> Sandra, salariée des Ateliers de Bocage.

CONDITIONS DE RÉUSSITE

L'implication des employeurs est déterminante pour inciter les salariés à ne pas venir au travail seul dans leur voiture. Rappelons que le taux d'occupation moyen d'une voiture est de 1,3, soit plus d'une tonne pour transporter une personne (et éventuellement des bagages) soit une centaine de kilos. Le Plan de Mobilité Entreprise (et c'est encore mieux encore s'il est interentreprises) est un outil de performance pour l'entreprise mais surtout de dialogue avec les salariés. Il permet de négocier avec les collectivités et les autorités organisatrices de mobilité pour obtenir par exemple des voies cyclables sécurisées, des aires de covoiturage ou des horaires et arrêts de transport public mieux adaptés.

POINTS DE VIGILANCE

Disposer au quotidien de sa propre voiture quand on veut, comme on veut et avoir le sentiment de pouvoir choisir son horaire et son itinéraire sont des facteurs de liberté qui constituent des freins majeurs au changement. Dans les enquêtes, les réticences exprimées au covoiturage sont, par ordre décroissant, les difficultés à faire confiance (peur de faire de mauvaises rencontres, inquiétudes sur la sécurité de la conduite) avec des taux supérieurs pour les femmes et les 18-24 ans ; la peur de perdre son autonomie (taux supérieurs pour les personnes résidant en milieu rural et les personnes âgées) ; la crainte de ne pouvoir trouver une solution en cas d'imprévu (étude Cerema). Même si les plateformes dématérialisées ont de plus en plus de succès, aujourd'hui la majorité des covoitureurs ou covoiturés « courtes distances » ne sont pas passés par des cadres organisés (employeurs, collectivités) ou des plateformes internet. Leur mise en relation résulte davantage des relations interpersonnelles : proches, voisins, collègues.

Indicateurs :

Nombre de communes et d'entreprises parties prenantes, nombre de conducteurs et de passagers enregistrés sur les plateformes dédiées, évolution du nombre de voies dédiées et de forfaits mobilité attribués...

Contacts/ sites :

www.ouestgo.fr ; www.francemobilites.fr ;
www.fondation-psa.com/fr/nos-actions/grands-projets/emmaus-france

INTÉRESSANT POUR ÉCOQUARTIER

Robien



Liberté Mont-Valérien



Coudray



TROIS FORMES D'AUTOPARTAGE

BESOINS IDENTIFIÉS

- Optimiser l'usage d'un véhicule ;
- Partager un véhicule qui roule peu ;
- Réduire les espaces occupés par le stationnement automobile au profit d'autres usages.



DESCRIPTION

Le réseau coopératif Citiz créé en 2002 est devenu l'un des premiers opérateurs national avec 1 400 voitures partagées entre plus de 40 000 utilisateurs. Présent sur l'ensemble du territoire, il est constitué de sociétés coopératives d'intérêt collectif (SCIC) qui associent de manière démocratique l'ensemble des parties prenantes au fonctionnement et au capital : utilisateurs, salariés, collectivités, entreprises de transports et mobilités douces, structures membres de l'Economie Sociale et Solidaire. A Mens, dans le Trièves (38), 7 véhicules autopartagés sont disponibles à la réservation via une plateforme numérique. Les ÉcoQuartiers hauts-savoyards d'Annecy, Annemasse, Argonay ont accès à des plateformes et des stations d'autopartage. Le projet d'EcoQuartier « Cannes Maria » à Cannes (étape 3) propose, sur sa plateforme de covoiturage, un espace dédié à la location entre particuliers (autopartage).

Des entreprises ou associations (Emmaüs...) mettent ponctuellement ou temporairement des véhicules à disposition de leurs salariés ou adhérents. L'association Les Ateliers du Bocage intègre dans son dispositif « Mobilité en Partage » (covoiturage des salariés, cf fiche précédente) un service d'autopartage pour les déplacements professionnels ou personnels.

PROBLÉMATIQUE

On distingue trois formes d'autopartage :

- les systèmes de location de courte durée, gérés par une entreprise ou une association et réservés aux personnes abonnées au service ;
- l'autopartage d'un véhicule entre particuliers (parents, amis, voisins) pour des trajets différents à des moments différents ;
- la location entre particuliers via une plateforme dédiée.

La première solution est aujourd'hui plutôt disponible en milieu urbain ; les deux autres s'organisent sur tous les types de territoires (urbain, rural...), avec toutes les catégories de ménages (célibataires, couples avec ou sans enfants) et entre toutes les classes sociales. L'un des bénéfices de ce mode d'organisation est de permettre à des ménages de se passer d'une deuxième voiture. Les autopartageurs prennent proportionnellement moins la voiture et utilisent plus facilement les modes de transports alternatifs (étude 6-t – 2019) : en moyenne, l'inscription à un service d'autopartage fait baisser de 31 % le nombre de jours d'utilisation de la voiture personnelle ; elle augmente l'usage du vélo (+ 10 %), des transports en commun (+ 6 %) et de marche (+ 3 %).

Avis d'un professionnel

« Les autopartageurs ont une image pragmatique de la voiture. Pour eux, elle est un objet pratique pour se déplacer et rien de plus. Les modalités de fonctionnement et de partage des frais doivent être clairement définies dès le départ. En général, le système entre particuliers est simple : un conducteur réserve le véhicule, il l'utilise, note ses kilomètres et les comptes sont fait tous les mois ou en fin d'année. »

> Bruno Cordier, ADETEC

« Avec notre flotte de voitures en autopartage, nous attirons des salariés qui n'auraient pas pu répondre à nos offres d'emploi. »

> Antoine Drouet, directeur des Ateliers du Bocage.



Paroles d'usager

« Grâce à l'autopartage, nous avons vendu notre 2eme voiture et nous n'avons plus aucun problème de stationnement. »

> Dominique M., Cannes-Maria.

« En partageant ma voiture avec mes voisins, j'économise plus de 500 € par an. »

> Hélène G.

CONDITIONS DE RÉUSSITE

Faire de l'autopartage entre particuliers suppose plusieurs conditions réunies : des besoins complémentaires dans le temps et pas en même temps ; un rapport pas trop affectif à la voiture ; une confiance et un respect mutuels ; une proximité géographique entre autopartageurs.

Comme pour le covoiturage, des actions récurrentes de la collectivité pour assurer la promotion de ces dispositifs et l'accompagnement au changement sont nécessaires : challenges annuels de la mobilité, campagnes de communication... La loi d'orientation des mobilités a conforté le statut des plateformes d'autopartage et ouvert le forfait mobilités durables aux « autopartageurs ».

POINTS DE VIGILANCE

Les services d'autopartage se multiplient en centre très urbain mettant à disposition de leurs abonnés des véhicules électriques. L'objectif de réduction de la possession d'un véhicule particulier est bien atteint. En revanche, l'équilibre financier du dispositif est précaire et son offre est en directe concurrence avec les autres modes : marche, vélo, transport public auxquelles elle prend des parts de marché. Il y a donc lieu d'encourager l'autopartage entre particuliers et réfléchir au périmètre pertinent pour la location courte durée (villes moyennes très étalées avec des alternatives à l'automobile insuffisamment développées).

Indicateurs :

Nombre de communes et d'entreprises parties prenantes du service, nombre de conducteurs et de passagers

Contacts/ sites :

www.citiz.coop.fr ; www.francemobilites.fr



INTÉRESSANT POUR ÉCOQUARTIER

Robien



Liberté Mont-Valérien



Coudray



AUTOSTOP ORGANISÉ

BESOINS IDENTIFIÉS

- Réduction de l'autosolisme ;
- Déplacement des personnes non-motorisées en milieu rural ou périurbain peu dense ;
- Transport public inexistant ou non-performant.

PROBLÉMATIQUE

Mettre en place des dispositifs d'auto-stop organisé.

EXEMPLE

Présent sur plusieurs centaines de communes au niveau national dont 95 dans le Loiret, dont le Malesherbois fait partie.

DESCRIPTION



Proche du covoiturage, l'autostop organisé sécurise les usagers en formalisant les points d'arrêt, facilitant la mise en contact des conducteurs et passagers, et en réduisant les temps d'attente. L'auto-stop organisé permet aux collectivités de compléter l'offre de transport public en milieu rural et périurbain pour des trajets courts et spontanés du quotidien, à faible coût, tout en créant du lien social et de la convivialité.

Comme pour des aires de covoiturage, la signalisation des arrêts doit être aisément reconnaissable (panneau de voirie à l'effigie du service). La position des arrêts doit assurer une bonne intermodalité : connexions arrêts bus, gare...

Les usagers peuvent utiliser le dispositif en tant que passager, conducteur ou les deux, selon leurs besoins. Des plateformes en ligne dédiées à ce service permettent une mise en contact sécurisée.

Avis d'un professionnel

« En 2010, quand nous avons préféré le partage de la voiture pour améliorer la mobilité dans nos communes, cela semblait hasardeux. Avec 8 ans de recul, ce choix est celui du bon sens. L'autostop, ça marche et la solidarité est bien réelle, ici et sur tous les territoires qui nous rejoignent. »

> Michel Cassagnol, Président de Covoiturons sur le Pouce.



Paroles d'habitant

« J'habite dans un village et pour retrouver mes copines en ville le samedi, j'utilise le service d'autostop et mes parents sont rassurés »

> Florence, 15 ans, ÉcoQuartier La Rivière (étape 4) dans le Parc Naturel Régional du Vercors (38)



CONDITIONS DE RÉUSSITE

Il faut un grand nombre d'inscrits, tant passagers que conducteurs, et un maillage efficace du territoire pour rendre le service attractif et avoir un temps d'attente réduit aux arrêts. Ce sont souvent des communes ou des intercommunalités qui contractualisent avec des opérateurs pour mettre en place ce service sur leur territoire. Exemple 95 communes du département du Loiret sont desservies mais pas encore le secteur du Malesherbois, où se situe Coudray.

POINTS DE VIGILANCE

La réussite dépend du dynamisme des collectivités pour faire connaître et vivre le dispositif et encourager un changement des habitudes : des animations, des campagnes de sensibilisation, des challenges. Il existe plusieurs plateformes plus ou moins développées selon les régions, dont l'une des plus diffusées est Rezo-Pouce, mais l'important est de s'agréger à celle qui est déjà en service près de son territoire.

Indicateurs :

Nombre de communes couvertes sur un secteur, nombre de conducteurs et de passagers.

Contacts/ sites :

<https://rezopouce.fr/>

INTÉRESSANT POUR ÉCOQUARTIER

Robien



Liberté Mont-Valérien



Coudray



PARTAGE DE VOIRIE ET PLAN PIÉTON

BESOINS IDENTIFIÉS

- Enjeu de santé en lien avec l'activité physique ;
- Besoin de connecter les quartiers entre eux (couture urbaine) ;
- Meilleure prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite, des déficients visuels, des personnes de la rue ;
- Des lieux de détente attractifs en cœur d'îlot pour redonner l'envie de la marche.



DESCRIPTION

Le premier plan piéton adopté en France (2012) est strasbourgeois. Il est bâti sur 10 actions, telles que :

- L'utilisation des documents d'urbanisme pour améliorer la « perméabilité » du territoire : objectif de 50 % de la trame viaire dédiée au piéton ; obligation de prévoir un passage piéton dans les voies en impasse lorsque cela est possible techniquement ; intégration, au bilan financier des ZAC de la réalisation des éventuels franchissements vers le reste du territoire.
 - L'instauration du 1% piéton à l'occasion des projets de transports publics pour financer les itinéraires pédestres de rabattement sur les stations de tram et bus urbains.
 - Une signalétique indiquant la durée à pied pour relier les pôles de centralité ; la promotion des pédibus
 - L'aménagement de sécurisation des axes à 50 km/h avec suppression des masques à la visibilité, la réduction des temps d'attente aux carrefours, l'agrandissement des îlots centraux de traversée, la pose de plateaux traversant, la réduction des coupures urbaines.
 - La création d'un réseau piéton magistral à l'horizon 2020 liant les différents quartiers distants de moins de 2 km symbolisé par un axe de la gare de Strasbourg à la Place du Marché au Neudorf complété par la création de zones de rencontre.
- En collaboration étroite avec les collectivités, et grâce à l'apport des outils numériques, de plus en plus d'associations portent une attention particulière aux besoins des plus vulnérables et des plus démunis : accessibilité des arrêts et des matériels de transport public, référencement des lieux et services utiles aux personnes en situation de précarité (soliguide à Paris, Nantes, Rennes), recensement des lieux accessibles mais aussi des ruptures de continuité d'itinéraires pour les personnes en situation de handicap (I wheel share), location de voitures adaptées au handicap (Wheeliz), apprentissage de la mobilité (« desgensmobiles » à Rennes)...

PROBLÉMATIQUE

Les villes prennent de plus en plus conscience de la nécessité de retrouver un partage de voirie équilibré entre les différents modes de déplacement, motorisés ou non, mais oublient souvent le mode de base : la marche. Strasbourg, ville française pionnière pour la réintroduction du tramway puis pour la création d'un réseau cyclable dense et continu, l'est également pour la prise en compte des besoins des piétons avec une vision stratégique et innovante.



Témoignage d'un élu

« Le piéton fait partie de l'intermodalité. On passe de la route à la rue »

> Alain Jund, élu à l'initiative du projet et aujourd'hui adjoint en charge de l'urbanisme et de l'habitat participatif, président de la Commission Nationale ÉcoQuartier.



Parole d'habitant

« A Strasbourg, il y a beaucoup de piétons : des habitants, des touristes, des gens qui travaillent dans les instances européennes... On a beaucoup fait ces dernières années pour les cyclistes : il était temps de penser à nous. »

> Jean M., habitant de l'ÉcoQuartier du Danube (étape 2) à Strasbourg (67).

CONDITIONS DE RÉUSSITE

- Prévoir des espaces confortables pour intégrer les besoins des personnes à mobilité réduite, des malvoyants, des parents avec enfants, sans oublier les usagers des nouveaux « engins de déplacement » (EDP) dont les trottinettes.
- Réglementer et maîtriser les extensions des terrasses café, restaurants, etc.

POINTS DE VIGILANCE

- Satisfaire aussi et au même niveau de qualité les besoins des cyclistes (aménagements dédiés sécurisés) pour éviter des conflit d'usages ;
- Renouveler régulièrement les campagnes de sensibilisation au respect mutuel et aux règles de sécurité routière par tous les usagers, motorisés ou non. Exemple ludique : la campagne de la Métropole de Lyon sur le partage de la rue avec des « Z'OEufs » pour incarner la vulnérabilité des usagers, tour à tour piétons, cyclistes, motards et automobilistes. « L'objectif ? Que les usagers partagent la rue sans se brouiller, que la sécurité et la civilité règnent sans avoir à jouer les durs. » (agence Native)

Indicateurs :

Évolution de la part des piétons dans les déplacements quotidiens. Exemple Strasbourg 1/3 des déplacements quotidiens effectués à pied, taux qui passe à 1/2 (52%) en centre-ville.

Contacts/ sites :

<https://www.strasbourg.eu/plan-pieton> ; <https://soliguide.fr/> ; <https://www.desgensmobiles.fr/a-propos> ; www.iwheelshare.com



INTÉRESSANT POUR ÉCOQUARTIER

Robien



Liberté Mont-Valérien



Coudray



VÉLOS ET STATIONNEMENTS SÉCURISÉS

BESOINS IDENTIFIÉS

- Enjeu de santé lié aux bienfaits de l'activité physique ;
- Infrastructures sécurisées pour encourager la pratique.

PROBLÉMATIQUE

La France reste très en retard dans la promotion de l'usage du vélo. Elle occupe la 20^{ème} place sur 28 pays européens pour l'usage du vélo au quotidien. Les bénéfices économiques, sanitaires et sociaux de ce mode de déplacement sont sous-estimés. Pour augmenter significativement son usage, il faut le traiter sur un plan d'égalité avec les modes motorisés dans le système global de mobilité. Le vélo à assistance électrique permet de couvrir de plus grandes distances et peut remplacer la voiture.

Un plan vélo national a été adopté par le gouvernement en 2018 avec des fonds dédiés pour réaliser des aménagements cyclables sécurisés et continus et rétablir un partage équitable de la voirie. De plus en plus de collectivités proposent des « maisons de la mobilité », lieux d'information pour promouvoir les différentes offres alternatives à la voiture solo : services de transports urbains ou interurbains, itinéraires piétonniers ou cyclables, essais de véhicules électriques... Des « maisons du vélo » se multiplient : des associations y proposent des cartes d'itinéraires, des cours d'apprentissage vélo ou de remise en selle, des conseils d'entretien, réparation, du marquage bicycode pour retrouver son vélo en cas de vol. Après l'insécurité routière, l'absence de stationnement sécurisé constitue le frein le plus important pour le développement de la pratique.

EXEMPLE Programme de stationnement ALVEOLE (Apprentissage et Local VElo pour Offrir une Liberté de mobilité économe en Energie).




DESCRIPTION

Pour accélérer la création de places de stationnement vélo et accompagner le changement de comportement, le programme vise la création de 30 000 places de stationnement vélo et l'accompagnement de 18 000 usagers d'ici mai 2021. Sont éligibles au programme : les pôles d'échanges multimodaux, les établissements scolaires et universitaires, les logements sociaux et les établissements publics.

Les abris vélos et structures d'attaches sont financés à hauteur de 60% par des certificats d'économie d'énergie.



Témoignage d'un professionnel

« Le programme ALVEOLE est une réponse au besoin fortement ressenti de notre Baromètre des Villes Cyclables : le stationnement vélo est une condition indispensable pour un habitat économe en énergie et développer la pratique dont l'impact sur la santé n'est plus à démontrer. »

> Olivier Schneider, président de la Fédération nationale des usagers de la Bicyclette.

Parole d'habitante

« Je recherche avant tout des emplacements sécurisés à proximité immédiate du lieu où je me rends. Même pour un quart d'heure, je fixe le cadre et mes roues à un arceau avec un antivol en U solide. »

> Sophie, ÉcoQuartier de la Brasserie (étape 3) à Strasbourg (67).

CONDITIONS DE RÉUSSITE

Contrairement aux voies de centres-villes saturées, les artères des ÉcoQuartiers bénéficient souvent de plus d'espace, notamment lorsqu'il s'agit de création ou de rénovation de friches urbaines. Il est important de prévoir un maillage des aménagements cyclables au-delà du périmètre concerné et un nombre d'emplacements de stationnement suffisamment conséquent et placé près des lieux fréquentés.

POINTS DE VIGILANCE

La suppression d'une place de stationnement aux intersections, pour installer des arceaux de stationnement vélo, permet d'améliorer la visibilité donc la sécurité de tous les usagers.

Prévoir des espaces pouvant accueillir des vélos cargos dont l'usage se développe, notamment pour le transport de marchandises et surtout emmener ses enfants à l'école.



Indicateurs :

Evolution du nombre de cyclistes avant et après aménagements.

Contacts/ sites :

www.fub.fr ; www.fub.fr/alveole

INTÉRESSANT POUR ÉCOQUARTIER

Robien



Liberté Mont-Valérien



Coudray



PLAN DE MOBILITÉ INTER-ÂGES

BESOINS IDENTIFIÉS

- Maintenir le plus longtemps possible l'accès à la mobilité des seniors,
- Lutter contre l'isolement,
- Offrir des alternatives personnalisées à la conduite automobile.

PROBLÉMATIQUE

Le vieillissement de la population est particulièrement sensible sur certains territoires. Aussi il convient d'accompagner et de faciliter le parcours résidentiel des personnes dans leur environnement d'origine.



DESCRIPTION

Le plan développé notamment par la métropole de Lyon repose sur le double sens du mot « mobilité » : à la fois résidentielle et comme besoin de déplacement pour maintenir des liens familiaux et associatifs, tout en conservant une autonomie (courses, démarches administratives et accès aux services). Plusieurs éléments doivent être réunis :

- Une plateforme pour mutualiser les initiatives et les financements de services de mobilité à l'échelle intercommunale,
- Un « réseau d'infrastructures de mobilité inter-âges » identifié à partir des besoins de dessertes intercommunales et intra-quartiers des seniors. Ce réseau intègre les rampes, ascenseurs et bancs publics, ainsi que le relief qui constitue une contrainte quand on vieillit.
- Des « maisons de quartiers Inter-âge », mises aux normes d'accessibilité accueillent de multiples services liés au vieillissement, mais aussi à l'enfance et aux jeunes dans une logique d'actions intergénérationnelles.

L'attachement au quartier et au logement, c'est-à-dire au cadre de vie, augmente avec l'âge. Des programmes « Sortir de son logement pour rester dans son quartier » (métropole de Lyon) basés sur l'événementiel, l'investissement des rues et des espaces publics, permettent aux seniors, de manière dynamique, quel que soit leur niveau de dépendance, d'élargir leur connaissance du quartier et d'ouvrir la possibilité à des changements résidentiels de proximité. Il faut un habitat adapté aux besoins évolutifs des habitants (cycles de vie) et à la fragilité financière des seniors : des « logements-résidences » économiques, des concepts de « logement foyer » revisités et modernisés, et des aides financières pour y accéder.

Montpellier, comme plusieurs agglomérations, construit un ÉcoQuartier avec un environnement pour bien vieillir : logements adaptés, conciergerie, systèmes d'alerte en cas de chute... : une conception somme toute classique. Mais ce n'est pas un quartier réservé aux séniors. Pour créer de la mixité, la ville veut installer un pôle d'activités et y attirer les entreprises qui travaillent sur des services innovants pour le 3^e âge et constituent la Silver Economy. Cette volonté de mixité et de partage se retrouve dans les transports en commun avec un service d'entraide « Faciligo » pour payer moins cher son billet si on accompagne une personne à mobilité réduite ou si on porte les paquets d'une femme



enceinte ou d'un senior.

De nombreuses actions solidaires en lien avec la mobilité confortent les relations intergénérationnelles : des seniors se rendent utiles auprès d'enfants des quartiers périphériques pour un apprentissage ludique de la lecture dans un « apprenti'bus » (service itinérant organisé par la région Pays de la Loire); d'autres proposent un service de médiation et d'accompagnement socio-éducatif aux 15 - 25 ans dans les territoires ruraux (Relais Jeunes 56)... D'autres encore mettent leur temps libre au profit de personnes handicapées (accompagnement de déficients visuels, transport solidaire, plateforme Wheeliz..), etc.

Témoignage d'expert

« Les « environnements favorables sont ceux qui permettent aux gens de faire ce qu'ils apprécient malgré les pertes de capacité, par exemple des lieux où il est facile de se déplacer à pied »

> Silvia ROSALES-MONTANO, agence d'urbanisme du Grand Lyon.



Paroles d'habitantes

« Je veux aller chez le coiffeur, pas que le coiffeur vienne à moi. »

> Madeleine, ÉcoQuartier La Duchère (étape 4) à Lyon (69).

« Dans ma résidence construite en U autour d'une cour intérieure, ça résonnait beaucoup avant qu'on la réhabilite. »

> Simone, ÉcoQuartier Europe (étape 3) à Saint-Brieuc (22).

CONDITIONS DE RÉUSSITE

Débutées dans de grandes métropoles, ces réflexions peuvent se transposer à tous les territoires. Des expériences variées et des fiches techniques sont consultables sur le site de l'union nationale des centres communaux et intercommunaux d'action sociale.

POINTS DE VIGILANCE

Un suivi rigoureux des projets est nécessaire pour lever les difficultés techniques de mise en œuvre mais aussi les freins psychologiques.

Indicateurs :

Nombre d'opérations achevées et part de population concernée.

Contacts/ sites :

www.urbalyon.org/Recherche/quartier_inter-âges ; www.unccas.org ; <https://www.relaisjeunes56.com/> ; www.apprentibus@paysdelaloire.fr ; www.wheeliz.com/fr

INTÉRESSANT POUR ÉCOQUARTIER

Robien



Liberté Mont-Valérien



Coudray



RUES AUX ENFANTS

RUES POUR TOUS

BESOINS IDENTIFIÉS

- La réappropriation des espaces occupés en permanence par l'automobile, en circulation ou en stationnement ;
- L'apprentissage du plaisir offert par la pratique d'une mobilité active dès le plus jeune âge en le testant sur le trajet domicile-école.



DESCRIPTION

Rue aux enfants, rue pour tous : la rue est fermée à la circulation automobile pendant une après-midi, ou une matinée pour que parents, enfants, accompagnants et personnes âgées profitent de cet espace libéré des voitures. Ce principe est plus facilement applicable sur une rue déjà aménagée en zone de rencontre.

La voie de zones résidentielles et pavillonnaires des pays nordiques est systématiquement de largeur réduite par rapport à la voirie de desserte, avec une entrée marquée (ralentisseur, rétrécissement en écluse), des matériaux et du mobilier urbain marquant un caractère de tolérance de l'automobile et une priorité dévolue à la marche et à la pratique du vélo et autres engins de déplacement non motorisés. Dans un concept proche, les anglais prônent aussi les « rues à vivre » et les personnalisent par des plantations, bacs à fleurs, mobiliers de détente... Les vitesses sont réduites à 20 km/h. Les places de stationnement des véhicules sont limitées et strictement délimitées. La zone de rencontre française découle de ces exemples scandinaves ou anglo-saxons, mais est loin d'être aussi répandue qu'elle le devrait.

PROBLÉMATIQUE

Ce concept d'urbanisme est très développé dans les pays nordiques où les rues de zones résidentielles et pavillonnaires sont aménagées pour favoriser l'appropriation de l'espace par les enfants : cf. le ballon représenté sur le panneau dédié à ces zones de rencontre qui fonctionnent plutôt en « cours urbaines ».

EXEMPLE

Suresnes, ville pionnière pour tester le concept dans le cadre du programme européen « Bambini » dès les années 2010.



Témoignage d'un ingénieur-urbaniste

« Il s'agit de présenter la rue aux enfants, donner du sens à leurs déplacements, leur faire découvrir la rue, s'en saisir. Les cheminements à pied permettent l'apprentissage de l'espace, des règles de franchissement, le respect des autres. »

> F. Prochasson, Rue de l'Avenir.

Parole d'habitant

« Depuis que la rue principale est à certaines heures réservées aux piétons, les commerces sont plus accessibles, l'air plus respirable et il n'est pas rare de rencontrer son voisin. »

> Jean L., Bègles (33) label « rue aux enfants » 2019.

CONDITIONS DE RÉUSSITE

- Associer en amont les représentants des associations d'usagers, de parents d'élèves, de commerçants.
- Communiquer massivement sur ces événements et leur donner un caractère festif.
- Suggérer des itinéraires de substitution pour que l'interdiction temporaire de circulation ne soit pas vécue comme une contrainte par les personnes habituées à emprunter cet itinéraire.
- **Sélectionner des rues à faible trafic (moins de 100 véhicules par heure), sans transit, sans transport en commun, avec des rues avoisinantes en zone 30 dans un secteur avec des enfants !**

POINTS DE VIGILANCE

Comme tous les outils de circulation apaisée, il est important d'éviter un caractère ponctuel, voire unique, qui peut surprendre l'automobiliste non averti. Si l'on est loin de la généralisation de ce concept de « rue aux enfants » en France, une large marge de progrès sur le traitement qualitatif des voiries desservant des établissements scolaires est possible : le stationnement en double file ne devrait faire l'objet d'aucune tolérance, vu le danger d'accident.

Indicateurs :

Nombre de communes et d'établissements scolaires qui développent ce concept ; par extension, suivi de la progression des zones de rencontre.

Contacts/ sites :

<https://www.ruesauxenfants.com/les-rues-en-2019> ; www.ruesauxenfants.com ; www.voiriepour tous.cerema.fr « rues et espaces publics à vivre » série de fiches

INTÉRESSANT POUR ÉCOQUARTIER

Robien



Liberté Mont-Valérien



Coudray



GARAGES, ATELIERS DE RÉPARATION SOLIDAIRES

BESOINS IDENTIFIÉS

- Disposer de véhicules et d'objets en état de marche à coût accessible ;
- Allonger la durée de vie des objets : lutter contre le gaspillage de matières premières.

PROBLÉMATIQUE

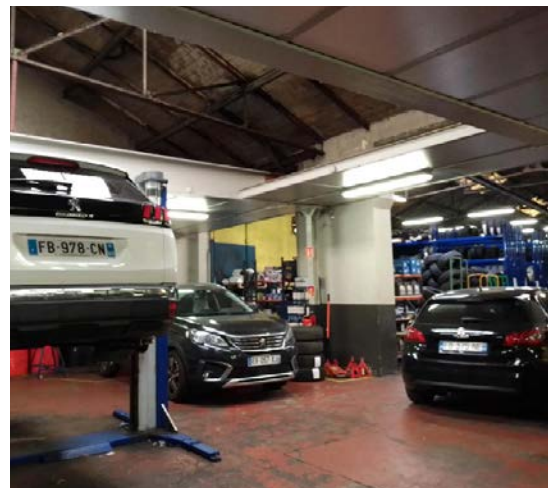
Le chiffre de personnes renonçant à un emploi par manque de moyens de déplacement ne cesse de progresser. Des initiatives solidaires essaient d'y remédier.



DESCRIPTION

Garages automobiles solidaires

Les garages solidaires accompagnent des personnes en difficulté sociale, professionnelle et/ou financière en leur permettant de faire entretenir, réparer, louer ou acheter leur véhicule à un tarif solidaire. Installés en zones rurales ou péri urbaines, ils forment également des personnes en insertion à la mécanique automobile. Les garages solidaires doivent faire face à des besoins sociaux très importants avec une capacité humaine et logistique souvent limitée. Les statuts économiques dominants sont l'atelier, le chantier ou l'entreprise d'insertion, l'association souhaitant répondre aux problèmes et besoins des personnes en situation de précarité ; ou encore la SCIC gérant des services d'intérêt territorial. Depuis 2011, la Fondation PSA a accompagné 68 garages solidaires à travers 87 projets.



Ateliers d'autoréparation de vélos participatifs et solidaires

Leur objectif principal est de permettre à chacun de devenir autonome dans sa pratique du vélo. Pour y parvenir, ils assurent une promotion active de l'usage du vélo grâce au réemploi de vélos inutilisés et à l'apprentissage des gestes mécaniques de base pour apprendre comment entretenir ou réparer sa bicyclette. Les caves regorgent de bicyclettes inutilisées depuis que l'automobile a pris une place dominante. Une fois remises en état, elles sont vendues à prix accessible via des bourses aux vélos ou des réseaux associatifs aidant des personnes à faibles ressources.

Leurs actions s'élargissent souvent à des séances de vélo-écoles, de remise en selle ou encore des balades collectives à vélo pour découvrir les itinéraires sécurisés d'un quartier.



« Repair café » et autres ressourceries

De plus en plus de structures associatives ou centres sociaux proposent également des séances d'autoréparation de petit matériel électrique ou informatique, de customisation de vêtements afin de sensibiliser

les citoyens aux enjeux de consommation d'eau et de matières premières, de pollution des sols. Ces structures qui relèvent de l'économie sociale et solidaire sont créatrices d'emplois locaux non-délocalisables. Elles ont un souci de formation et accompagnent souvent au passage de diplômes qualifiants en petite mécanique. L'apport des associations caritatives et des actions citoyennes renforce l'efficacité des dispositifs : elles sont nombreuses à proposer le tri et réemploi de petit matériel ménager ou électronique réalisé par des personnes éloignées de l'emploi.

Parole d'acteur

« Si une personne en situation de précarité apporte son véhicule au garage solidaire, c'est pour lui permettre d'aller travailler. On s'occupe de tout pour elle, réparations mais aussi démarches administratives, contrôle technique... Les tarifs pratiqués sont bien sûr adaptés et des facilités de paiement lui sont proposées. »

> Hugues Menant, directeur de la Roue de Secours à Montbéliard, membre du réseau Solidarauto du Secours Catholique.



Parole d'habitante

« Dans ma cité au Val Fourré, je trouve beaucoup de choses à la ressourcerie Apti'prix. En plus les objets sont réparés par des gens du quartier qui avant n'avaient pas d'emploi. »

> Amélie, Mantes la Jolie (78) en étape 3.

CONDITIONS DE RÉUSSITE

L'aide des collectivités pour :

- Disposer d'un local de grande capacité, permettant l'accueil des clients et adhérents, le stockage des pièces pour véhicules, vélos, appareils à réparer et la mise en place d'une aire de tri des objets à recycler) ;
- Assurer un relais de communication vers le grand public.

Eventuellement, des services en plus :

- acquérir un vélo cargo ou un triporteur pour transporter du matériel, les petits appareils électriques récupérés dans les quartiers, caves d'immeubles, ressourceries, ou pour assurer des ateliers mobiles qui vont à la rencontre des habitants, les jours de marché par exemple (Chambéry ou encore dans les collèges et lycées ou les entreprises, pour vérifier l'état des vélos (freins, éclairage, gonflage de pneus).

POINTS DE VIGILANCE

Vérifier le respect de règles d'éthique pour ne pas faire concurrence à une offre marchande ; la présence d'experts professionnels est indispensable pour garantir que les véhicules et objets réparés peuvent être utilisés sans danger.

Indicateurs :

Nombre d'adhérents, de personnes formées et réinsérées dans l'emploi.

Contacts/ sites :

<https://www.fondation-psa.com/fr/nos-actions/insertion/garages-solidaires> ; <http://solidarauto.org/> ; <https://www.heureux-cyclage.org> ; longuevieauxobjets.gouv.fr ; repaircafe.org

INTÉRESSANT POUR ÉCOQUARTIER

Robien



Liberté Mont-Valérien



Coudray



TOURISME, ÉVÈNEMENTIEL ET CULTURE HORS LES MURS

BESOINS IDENTIFIÉS

- Accès à la culture pour tous avec des événements venant à la rencontre des habitants ;
- Valorisation du patrimoine en prenant en compte en amont les enjeux de fluidité et de sécurité des déplacements.

DESCRIPTION

De nombreuses associations prennent conscience de l'isolement culturel de certains territoires. « Le Bus » de l'association Autres Directions arpente les routes ariégeoises avec ses créations artistiques ; chaque soir d'été, les Ménestrels des Temps Modernes installent leur tandem et leurs instruments de musique sur la place d'un village isolé des grands circuits touristiques ; un P'tit Vers de Dropt fait tourner des spectacles en Dordogne, le MuMo (musée mobile) porte une attention particulière aux enfants : 150 000 visiteurs depuis 2011, 60% des enfants n'étaient jamais allés au musée auparavant.

Pour les zones très touristiques ou les grands événements, le défi principal est d'encourager les participants à ne pas venir en voiture. Le moyen de les convaincre : la communication très en amont sur les offres alternatives et intermodales disponibles via les outils numériques (smartphone, applications internet), les supports d'inscription (billetterie, hôtellerie), les brochures et plaquettes (avec traductions multilingues). L'idéal : un pass « mobilité » inclus dans la billetterie, à un tarif incitatif, comme le « city-pass » de nombreuses villes touristiques ou le trajet tram systématiquement inclus dans le prix du billet pour les matchs de l'Olympique Lyonnais. L'exemple de l'implantation des parkings du Mont Saint-Michel est intéressant : distinction entre celui réservé aux habitants du Mont (les voitures étant interdites sur le site lui-même) et celui des salariés du site, distincts de ceux des visiteurs, des clients des hôtels, avec avantage de proximité aux personnes à mobilité réduite. Sous un autre aspect plus modeste, les projets pédestres de sentier-découverte du patrimoine local sont aussi l'occasion de réfléchir au partage de voirie entre visiteurs et habitants.

Témoignage d' élu

« L'un des problèmes majeurs de notre ÉcoQuartier en bord de mer est l'importante variation de fréquentation selon les saisons. En saison estivale, nos principales préoccupations sont l'apaisement des vitesses et la gestion du stationnement. »

> François Colonna, maire de Vico - Sagone, Corse (étape 1).

PROBLÉMATIQUE

Les familles monoparentales et familles nombreuses sont surreprésentées au sein de la population précaire et les tarifs d'une séance de cinéma, d'une exposition ou d'un événement culturel sont souvent prohibitifs pour leur budget. Le milieu rural resterait un grand désert culturel sans le dynamisme de nombreuses associations. Il ya donc besoin de rendre la culture itinérante et financièrement accessible.

Le tourisme et les événements de grande ampleur posent des problèmes plus techniques de gestion et d'organisation des déplacements, souvent sous-estimés quand on crée un événement. Mettre en cohérence les services de mobilité et l'offre de tourisme favorise l'économie, l'attractivité et l'accessibilité d'un territoire. La séparation des itinéraires des touristes-visiteurs de ceux empruntés au quotidien par les habitants évite les conflits.





Parole de visiteur

« Le concept du MuMo, un musée qui se déplace, c'est vraiment super. C'est le musée qui vient vers les gens, là avec le camion, le musée était dans le quartier »

> Catherine, animatrice de la Maison de Quartier Orgeval, voisine de l'EcoQuartier de la 12^{ème} Escadre (Etape 1) à Reims.

CONDITIONS DE RÉUSSITE

- Proposer un plan de circulation séparant les flux quotidiens des flux visiteurs et insistant sur la lisibilité et la continuité des cheminements y compris pour les personnes à mobilité réduite ;
- S'appuyer sur la proximité des voies vertes ou d'une gare pour proposer des itinéraires cyclistes/piétons jalonnés et attractifs (éviter de longer les départementales) ;
- Prévoir des stationnements vélos sécurisés, de capacité adaptée à la demande et une signalétique spécifique. Un arrêté municipal d'interdiction de laisser tourner le moteur des cars, sous prétexte de maintenir la climatisation pendant les visites des touristes, réduirait la pollution des sites visités.

POINTS DE VIGILANCE

Développer l'intermodalité, les parcs relais avec prises de raccordement pour recharge des véhicules électriques, avantager les modes actifs (stationnements près des sites) ; dimensionner l'offre de transport public et les navettes de rabattement à l'afflux de participants en fin d'évènement car les participants arrivent à des heures variées de la journée ou soirée, mais repartent tous en même temps ; penser à la réversibilité des aménagements pour le « hors saison ».

Indicateurs :

Capacité de stationnement offerte ; comptage des usagers selon les modes utilisés et évolution des pratiques.

Contacts/ sites :

<https://musee-mobile.fr/> ; <https://www.fondation-psa.com/fr/mobilite-education-culture/favoriser-laces-pour-tous-les-publics-eloignes-de-la-culture>



INTÉRESSANT POUR ÉCOQUARTIER

Robien



Liberté Mont-Valérien



Coudray



DESSERTE DU DERNIER KM ET ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

BESOINS IDENTIFIÉS

- Approvisionner les commerces et les habitants sans paralyser les voiries des centres villes et en évitant les nuisances (bruit, pollution) ;
- Retrouver des espaces logistiques de stockage en centre-ville pour regrouper et mutualiser les marchandises ;
- Optimiser les chargements des poids lourds et véhicules utilitaires et rationaliser leurs plans et horaires de livraison ;
- Diversifier les modes de livraison (train, tram, triporteur et vélo-cargos à assistance électrique).



DESCRIPTION

L'équipe projet de l'ÉcoQuartier Eiffel à Levallois-Perret (étape 3) a misé sur une organisation originale des livraisons de marchandises et de collecte des ordures. Elles se font en sous-sol

pour alimenter le centre commercial, afin de libérer l'espace public en surface au profit des piétons.

La loi d'orientation des mobilités encourage la délimitation de « zones à faibles émissions » ZFE pour limiter l'accès d'une partie du territoire aux véhicules polluants. Dans un premier temps, les agglomérations réglementent l'accès des poids lourds et des véhicules utilitaires car ils génèrent le tiers des émissions de particules fines dues aux transports et la moitié des émissions d'oxydes d'azote. Le périmètre ZFE de l'agglomération grenobloise n'englobe pas moins de 5 ÉcoQuartiers.

L'usage d'un poids-lourd pour assurer des livraisons n'est pas indispensable : les pays européens engagés dans des politiques environnementales ambitieuses utilisent beaucoup les triporteurs et vélo-cargos pour les livraisons sur les derniers km. L'assistance électrique leur permet de déplacer, presque sans efforts, des charges de 150 kg (en plus du conducteur) pour une capacité de stockage d'un m³.

Un exemple d'action inclusive intéressante : l'association Carton Plein 75 fournit depuis 2013 une source d'activité et de revenus à des personnes éloignées du marché du travail. Elle forme les personnes en difficulté d'insertion professionnelle et en grande précarité au métier de cyclo-logisticien : collecte et réemploi de cartons qui servent à la livraison (à vélo électrique) de fleurs et produits alimentaires, au déménagement à vélo, à Paris et en 1^{ère} couronne.

LIEN AVEC LA MOBILITÉ

Les innovations technologiques (internet, e-paiement...) modifient les comportements des consommateurs et leurs attentes en termes de délais, de lieux et de plages horaires de livraison. Selon l'Ademe, le « dernier kilomètre » concentre plus de 20% du coût logistique total et représente près de 20% du trafic urbain. Le taux de kilomètres parcourus à vide par les camions de livraison dépasse 25% et le remplissage excède rarement 67%. A cause du temps perdu dans les embouteillages, les transporteurs sont de plus en plus réticents à venir en centre-ville. Plus du tiers des livraisons sont réalisées en heures de pointe du matin et en stationnement gênant. Les effets sur la congestion d'un livreur en double-file militent pour réserver des espaces de livraison en supprimant des stationnements ordinaires. Le stockage des marchandises en ville est coûteux du fait du prix élevé de l'immobilier : c'est pourtant une solution pour mutualiser le stockage et permettre ensuite une livraison par des modes plus légers et moins impactants sur l'environnement.



Témoignage de professionnel

« Le premier effet des périmètres ZFE (ou même de l'annonce d'une future ZFE) est d'accélérer le « verdissement » des flottes de véhicules pour privilégier des motorisations autres que le diesel : GNV, bioGNV et, en cours d'expérimentation, l'hydrogène. »

> Nicolas Furmanek, Cerema, Territoires et Villes.

« L'objectif multiple de Carton Plein est en même temps écologique, tous les déplacements se font à vélos, et solidaire puisque cela fait travailler les personnes qui sont en très grande précarité »

> Hélène Pillet-Will bénévole de l'association Carton Plein 75 à Paris.

Parole d'habitant

« Commander par internet est facile et je suis livrée chez moi en moins de 48h. Mais c'est vrai que je ne pense pas aux conséquences que cela implique sur l'avenir des petits commerces où je me rends de moins en moins ou encore les embouteillages pour venir me livrer »

> Florence L., ÉcoQuartier Liberté Mont-Valérien

CONDITIONS DE RÉUSSITE

Le schéma de logistique ou la charte de livraison en centre-ville pour une logistique urbaine innovante et durable sont des outils précieux pour fédérer tous les acteurs impliqués dans la vie logistique de la cité autour d'une large concertation : gestion des livraisons nocturnes, organisation du ramassage des déchets, action sur les horaires et contrôles d'accès des aires piétonnes ; usage des trams pour le transport des colis...

POINTS DE VIGILANCE

L'instauration d'une ZFE doit s'accompagner de beaucoup d'information et de pédagogie, bien en amont de la date d'effet. Des mesures locales comme des aides financières complémentaires aux mesures nationales d'incitations fiscales (bonus écologiques, primes à la conversion, etc.) facilitent son acceptabilité.

Indicateurs :

Bilan des effets sur la congestion et la pollution des mesures de restriction mises en place ; nombre de contrôles effectués et éventuellement de sanctions attribuées.

Contacts/ sites :

www.centre-ville.org ; <https://www.cerema.fr/fr/actualites/zones-faible-emission-zfe-quoi-parle-t-exactement> ; <https://cartonplein.org/>

INTÉRESSANT POUR ÉCOQUARTIER

Robien



Liberté Mont-Valérien



Coudray



DÉCHETTERIE FLUVIALE RIVER'TRI

BESOINS IDENTIFIÉS

- Évacuation et recyclage de déchets ;
- Réduction des embouteillages et pollutions issues des émissions de poids lourds ;
- Valoriser le potentiel du fleuve pour fournir une alternative à la route ;
- Éviter la consommation d'espace en cœur de ville et les nuisances des déchetteries fixes.



DESCRIPTION

Amarrée depuis 2016, tous les samedis, en bord de quai de Saône à Lyon, la barge de recueil des déchets est équipée d'un propulseur à hydrogène qui ne rejette aucune particule nocive dans l'air.

Elle est accessible à pied, en vélo ou en mode motorisé. Les déchets préalablement triés sont chargés à bord de la péniche par un bras mécanique qui les transfère dans les 5 bennes dédiées. Ils sont ensuite évacués vers le centre de tri le plus proche puis conditionnés et acheminés par voie fluviale vers les filières de valorisation. Cette opération permet de retirer des routes des dizaines de camions. La métropole compte ajouter un deuxième point de récolte dès 2020. Même expérience menée avec succès à Paris, Bordeaux, Rouen.

Témoignage de professionnel

« La déchetterie récolte 300 tonnes par an en une journée par semaine, soit à peu près quinze fois moins que son équivalent terrestre en activité tous les jours. Elle a cependant un effet positif sur la réduction des déchets sauvages à proximité immédiate »

> Emilie Fodor, chargée de mission logistique urbaine, Métropole de Lyon.

Parole d'habitant

« Depuis qu'elle existe, il y a moins d'encombrants sur le trottoir, au coin de ma rue. Avant il fallait faire 5 km en voiture pour se rendre à la déchetterie la plus proche. Désormais je peux y aller régulièrement à pied. »

> Annick, quartier Confluence (label Ecocité), Métropole de Lyon (69).

LIEN AVEC LA MOBILITÉ

Les villes recueillent chaque année plusieurs dizaines de milliers de tonnes d'encombrants : déchetteries fixes, mobiles ou dépôts sauvages dans les rues et en pied d'immeuble.

EXEMPLE

Lyon, Paris, Bordeaux, réflexions à Reims, Rouen.



CONDITIONS DE RÉUSSITE

Dans des centres-villes où le foncier est rare pour des installations de type classique, le bénéfice est total. Ce principe d'usage de la voie d'eau peut s'étendre à des entrepôts flottants temporaires, comme l'expérience Fluidis à Paris avec un bateau à propulsion électrique transportant des colis vers l'hyper-centre de Paris qui sont ensuite livrés par des triporteurs à assistance électrique.

POINTS DE VIGILANCE

Une bonne accessibilité est nécessaire. Organisation et fléchage des itinéraires d'accès, en facilitant les accès en mode actif pour éviter des conflits d'usage.

Indicateurs :

Tonnes de déchets et d'encombrants recueillies.

Contacts/ sites :

<https://www.suez.fr/fr-FR/Notre-offre/Succes-commerciaux/Nos-references/Une-decheterie-fluviale-en-centre-ville-de-Lyon>



INTÉRESSANT POUR ÉCOQUARTIER

Robien



Liberté Mont-Valérien



Coudray



PLAN

« SANTÉ-ENVIRONNEMENT »

BESOINS IDENTIFIÉS

Stopper les effets néfastes, sur la santé des populations, des nuisances liées aux transports et à l'inactivité physique.

PROBLÉMATIQUE

Le Plan régional santé-environnement (PRSE) élaboré en concertation avec la société civile et des personnes qualifiées, aborde les questions environnementales : milieux (air, eau, sol), polluants (particules, pesticides, substances chimiques, bruit, intrusion lumineuse...) ; sanitaires : pathologies potentiellement environnementales (cancers, maladies cardiovasculaires, neurologiques, pathologies respiratoires) ; avec une attention aux personnes vulnérables (femmes enceintes, enfants, personnes âgées).

Les choix de planification et d'aménagement du territoire influencent la santé, la qualité de vie et le bien-être des populations. C'est pourquoi la Direction Générale de la Santé a accompagné la réalisation d'un guide opérationnel sur l'aménagement favorable à la santé : « Intégration de Santé Dans les Opérations d'Aménagement » (ISaDOra).

DESCRIPTION



La méthodologie d'évaluation de la prise en compte de la santé dans les projets d'aménagement repose sur un référentiel organisé autour de 15 déterminants de santé et de 19 objectifs clés. Pour chaque objectif clé, une liste d'éléments des projets, de critères d'appréciation et quelques indicateurs (qualitatifs ou quantitatifs) sont proposés pour analyser l'impact potentiel d'un projet d'aménagement sur la santé des riverains. Cet outil est très proche de la liste des 20 engagements de la charte ÉcoQuartier.

Il contient des préconisations concrètes comme, par exemple, l'adaptation du plan-masse d'un projet en fonction des niveaux de concentrations des polluants de l'air.

84 villes et 6 intercommunalités sont membres du Réseau français des Villes-Santé de l'OMS. Elles utilisent notamment l'outil HEAT, élaboré dans le cadre du programme européen THE PEP, afin d'évaluer économiquement les bienfaits, pour la santé de leurs habitants, de la pratique de la marche et du vélo sur leur territoire.

Témoignage de professionnel

« Il est possible d'enclencher une stratégie « gagnant-gagnant », c'est-à-dire de préserver à la fois l'environnement (exemple lutte contre l'îlot de chaleur urbain) et la santé des populations. En effet, la présence d'eau ou de verdure peut être l'occasion d'améliorer l'ambiance paysagère d'un secteur urbain et donc d'influer sur le bien-être physique, psychique et social des individus. »

> Anne ROUÉ-LE GALL, enseignante - chercheur.





Parole d'habitante

« A Grenoble, les élus donnent une grande importance aux activités sportives de plein air. Les enfants font du ski tous les mercredis en hiver et, le reste du temps, ont accès à des parcs urbains qui entourent la ville. »

> Myriam, écoquartier Zac de Bonne (étape 3).

CONDITIONS DE RÉUSSITE

L'originalité de ce guide réside plus particulièrement dans sa volonté d'aborder les questions de santé dans un sens plus large que l'approche actuelle exclusivement centrée sur les risques.

POINTS DE VIGILANCE

Former et informer largement les différents professionnels de l'aménagement (services de l'Etat et des collectivités locales, urbanistes, architectes, bureaux d'étude, ...) sur l'intérêt de prendre en compte l'impact de leurs projets sur la santé.

Indicateurs :

« Points noirs » qualité de l'air, bruits, odeurs, trafic... le guide en liste un très grand nombre pour chaque action

Contacts/ sites :

www.ehesp.fr/wp-content/uploads/2014/09/guide-agir-urbanisme-sante-2014-v2-opt.pdf

INTÉRESSANT POUR ÉCOQUARTIER

Robien



Liberté Mont-Valérien



Coudray



« RENATURER »

VILLES ET VILLAGES

BESOINS IDENTIFIÉS

- Minimiser les impacts sanitaires dus au réchauffement climatique ;
- Réduire le stockage de chaleur par les bâtiments et les sols imperméabilisés et sombres ;
- Retrouver une circulation de l'air en jouant sur la densité et l'orientation des volumes bâtis ;
- Maintenir ou réintroduire de la biodiversité.

PROBLÉMATIQUE

Les épisodes caniculaires se généralisent et les personnes fragiles (seniors, enfants, asthmatiques) souffrent plus que les autres des écarts de températures. Les conditions météorologiques impactent directement la mobilité active. La pluie, le vent mais également les fortes chaleurs dissuadent de tout effort physique : d'où l'importance des itinéraires ombragés, aérés, ponctués de bancs pour faciliter les haltes.

DESCRIPTION



Quelques exemples issus des territoires lauréats de l'appel à projet « villes respirables en cinq ans » sont transposables à des villes plus petites et des territoires moins urbains :

- Bordeaux : 51 % d'espaces naturels « réservés »

au PLU pour stopper l'artificialisation des sols et réintroduire de l'agriculture urbaine. Dans les appels d'offre, des règles exigent l'usage de matériaux perméables et clairs.

- Montpellier : un cheminement vert périphérique relie les espaces verts (42 km) avec un double rôle de continuité écologique (trame verte et bleue) et de support de mobilité active. L'arbre est un excellent climatiseur urbain grâce à son ombre et l'évaporation de son feuillage. La présence de l'eau prend différentes formes qui privilégient des solutions naturelles : jardins de pluie qui combinent l'agrément du végétal et la gestion des eaux pluviales, noues, ripisylves aménagées (végétation au bord des cours d'eaux), etc.

- Lyon identifie et cartographie les îlots de chaleur urbains (ICU) en mesurant l'impact des espaces bâtis et des infrastructures, en fonction des matériaux, de leur couleur, de leur orientation et leur densité. De plus, elle végétalise les micro-espaces délaissés, replante les alignements de voirie avec des essences résistant aux chaleurs en privilégiant les axes empruntés par les modes actifs. L'objectif : rendre 500 hectares à nouveau perméables pour 2030 alors qu'il en reste moins de 50 en 2019 !

Plusieurs agglomérations installent des joints et des pavés poreux pour rendre perméables les grandes surfaces bitumées : les parkings, les voies de dessertes privatives et celles dont la circulation est apaisée.





Témoignage d'une professionnelle

« Une chose est sûre : dans une société de plus en plus urbanisée, où 1 français sur 3 n'a pas de jardin, réévaluer la place de la nature dans la cité est un enjeu crucial. »

> Catherine Muller, présidente de l'UNEP, les entreprises du paysage

Parole d'habitant

« Comme ma famille ne part pas en vacances en été, on profite des plantations nouvelles sur les berges du lac et dans le jardin promenade pour faire des pique-niques et rester dehors tard le soir car on ressent moins la chaleur »

> Issaq, de Ginko-Berges du lac (étape 3) à Bordeaux (33).

CONDITIONS DE RÉUSSITE

Contrairement aux idées reçues, la biodiversité est aussi à défendre dans les milieux ruraux marqués par une agriculture intensive ou dont trottoirs et places sont bétonnés. Depuis 2012, la commune déléguée de Coudray est en « zéro phyto » : au début, les craintes des habitants étaient fortes de voir « le retour de plantes sauvages sur les espaces publics ».

POINTS DE VIGILANCE

Anticiper les plans de reboisement des espaces publics et ne pas bétonner trop près des troncs. Les alignements d'arbres ont une capacité de captation des particules fines mais limitent la ventilation des rues et la dispersion des polluants (rues canyons), contrairement aux parcs et forêts urbaines. Toutes les plantes ne se valent pas : certaines sont toxiques (baies de laurier, fleurs et feuilles de tabac), d'autres allergisantes (l'ambroisie), d'autres encore irritantes pour les yeux et les voies respiratoires (poils produits par l'éclatement des fruits de platanes). Elles se trouvent parfois à portée de main de jeunes enfants en poussette.

Indicateurs :

Mesures d'évolution de la température de l'air et température radiante, de la pluviométrie et l'humidité relative du rayonnement solaire ; nombre d'arbres plantés en pleine terre, d'hectares de prairies semés.

Contacts/ sites :

Programme d'expérimentation « Adaptation au changement climatique »

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/sesame-projet-innovant-autour-arbre-arbuste-urbain>



INTÉRESSANT POUR ÉCOQUARTIER

Robien



Liberté Mont-Valérien



Coudray



DES ACTIONS GÉNÉRALISABLES DANS TOUS LES TERRITOIRES

Toutes les actions proposées dans cet ouvrage sont volontairement adaptées et adaptables à la quasi-totalité des territoires, qu'ils soient urbains, très urbains, périurbains, rurbains, ruraux, en zone de plaine ou de montagne... La liste est bien sûr loin d'être exhaustive : une politique cohérente d'écomobilité ne se résume pas à une cinquantaine d'actions, si bonnes soient-elles ! Cependant chacune des « fiches-actions » du chapitre 3 illustre une facette particulière de la mobilité : démobilité, mobilité inversée, inclusive, partagée, active, logistique.

Ensemble, les 16 fiches-actions permettent de répondre aux cinq engagements définissant les fondements de la démarche ÉcoQuartier ainsi que ses processus d'élaboration et de gouvernance :

- « Réaliser les projets répondant aux besoins de tous en s'appuyant sur les ressources et contraintes du territoire » (engagement n°1) ;
- « Formaliser et mettre en œuvre un processus participatif de pilotage et une gouvernance élargie créant les conditions d'une mobilisation citoyenne » (engagement n°2) ;
- « Intégrer la dimension financière tout au long du projet dans une approche en coût global » (engagement n°3) ;
- « Prendre en compte les pratiques des usagers et les contraintes des gestionnaires tout au long du projet » (engagement n°4) ;
- « Mettre en œuvre, à toutes les étapes du projet et à l'usage, des démarches d'évaluation et d'amélioration continue » (engagement n°5).

DES RECOMMANDATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS

Des collectivités territoriales s'interrogent sur la méthodologie à privilégier pour mettre en œuvre des actions qui relèvent à la fois de l'urbanisme, du développement local, de la dynamique territoriale, du respect de la biodiversité, de l'innovation, le tout dans un contexte budgétaire maîtrisé.

La vocation première de ce document est de montrer que toutes ces thématiques ont un fil conducteur qui les relie : ce fil est constitué par les mouvements des personnes et des biens au sein du territoire-projet mais également entre ce territoire et son environnement proche ou lointain. « Dites-moi où vous allez, je vous dirais comment y aller ! ».

La consultation citoyenne « Villes et Territoires de demain » de 2018 citée en introduction montre la voie : un quart des réponses révèlent des attentes précises et concrètes pour faciliter la mobilité et, en particulier, la mobilité à vélo.

Il n'est donc pas étonnant de retrouver, au chapitre 2, à la fin de chaque présentation des ÉcoQuartiers de Robien Liberté Mont-Valérien et Coudray, des suggestions ou recommandations plébiscitant les fiches actions dédiées à ce mode. Pas plus qu'il n'est étonnant de retrouver dans la plupart des fiches actions des références spécifiques à ce mode, qu'il s'agisse de réaliser des aménagements cyclables et des stationnements



adaptés et sécurisés (fiche 8), de développer des actions d'apprentissage ou de remise en selle (fiche 10), de multiplier les ateliers d'autoréparation (fiche 11), de gérer l'accueil des touristes à vélo ou d'aller à la rencontre des habitants de régions isolées (fiche 12), d'encourager l'usage du vélo à assistance électrique ou du triporteur pour la logistique du dernier kilomètre - et même pour déménager - (fiche 13) ou encore de relier les espaces naturels entre eux par des voies vertes accessibles aux modes actifs (fiche 16).

Le vélo est non seulement écologique mais également économique : il rend de nombreux services à des personnes aux revenus modestes qui, pour la plupart ne possèdent ni permis de conduire ni voiture, et dont les emplois précaires sont souvent en horaires décalés, donc aux moments de la journée où l'offre de transport public est la plus réduite. Le vélo permet de moins utiliser la voiture familiale ou même de se passer d'une (seconde) automobile. Son domaine de pertinence est étendu parce qu'il peut aisément se combiner avec d'autres modes en intermodalité : se rendre à vélo à un terminus de tram, une gare ou une aire de covoiturage (fiche 4), rejoindre une station d'autopartage (fiche 5) ou un arrêt d'autostop organisé (fiche 6) ...

C'est également avec la marche, le mode le plus bénéfique à la santé de tous : il permet de couvrir nos besoins journaliers d'activité physique et n'émet en circulant aucune pollution (fiche 15).

Les véhicules motorisés restent cependant nécessaires pour des déplacements de longue distance ou sur des axes non-sécurisés, pour transporter des biens de première nécessité à des personnes isolées ou marginalisées (fiche 3), partager des trajets de covoiturage ou des véhicules en autopartage, offrir du transport solidaire (fiche 2)...

Tous les outils décrits dans cet ouvrage ont désormais un cadre légal et sont rendus plus attractifs par la loi d'orientation des mobilités qui vient d'être adoptée (loi n° 2019-1428 du 24/12/2019). Elle donne aux autorités locales le pouvoir de développer des solutions de mobilité adaptées à leur territoire : les communes peuvent devenir « autorités organisatrices de mobilité », être à l'initiative de plans de mobilité ruraux, développer ou soutenir des plateformes de mobilité collaboratives, instaurer des zones à faibles émissions... Région et agglomérations peuvent s'allier pour proposer des services de mobilité combinés, des systèmes de paiement unifiés et simplifiés : le « tout-en-un » désigné en anglais par l'expression « Mobility as a Service » (MaaS).

Les collectivités sont invitées à agir sans plus attendre :

« La maîtrise de l'impact des mobilités sur l'environnement est non seulement un impératif au regard des engagements de la France mais c'est aussi une aspiration très large de la société et un enjeu de santé publique. Elle répond aussi à un enjeu économique, de pouvoir d'achat : avoir des véhicules plus économes, utiliser les alternatives lorsqu'elles existent, c'est moins de gaz à effet de serre, moins de polluants atmosphériques, mais aussi une moindre dépendance aux énergies fossiles coûteuses. » (LOM, exposé des motifs).

METTRE L'USAGER AU CENTRE DU DISPOSITIF

Un changement climatique maîtrisé, une biodiversité restaurée sont des défis urgents à relever pour assurer le bien-être de tous, y compris des générations futures. Cohésion sociale et défi écologique sont inséparables, l'implication des citoyens est indispensable dès aujourd'hui pour que les initiatives s'imbriquent et que les territoires se mettent en mouvement dans une vision ambitieuse et partagée. Il faut donc rechercher un mode de concertation basé sur l'écoute, le dialogue et la pédagogie.

Pour construire un cadre de vie « meilleur » pour des habitants, actuels ou futurs, il faut le faire AVEC les habitants en place, avec les associations locales représentant les familles, les personnes fragiles, les usagers, avec le tissu économique. L'appropriation et le partage des objectifs du projet donneront sens aux intentions, schémas, règlements et principes



d'aménagement durable ! Cette affirmation vaut pour tous les sujets que les ÉcoQuartiers doivent traiter et plus encore pour la mobilité.

Chaque habitant peut, là où il vit, devenir créateur d'emplois, de services, via notamment l'économie sociale et solidaire qui a un grand avenir et dont le premier gain est le plaisir retrouvé du partage, de l'échange, de la valeur de la personne : le nombre de jeunes refusant de quitter leur région pour trouver de l'emploi et postulant pour des emplois associatifs porteurs de valeurs écologiques et sociales est un des nombreux signes de cette capacité de résilience des territoires.

ÉCOQUARTIER, ÉCOCITÉ, ÉCOPARC ... DES DÉMARCHES AU SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE

La littérature foisonnante dédiée à l'évaluation de la démarche ÉcoQuartier (<http://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/documents/>), comme d'ailleurs celle qui analyse les différents programmes de villes et territoires durables (www.ecocites.logement.gouv.fr/, www.urbanisme-puca.gouv.fr/demonstrateurs-industriels-pour-la-ville-durable, ...), regorge de suggestions pour améliorer le choix des indicateurs ou des critères de mesure de telle ou telle action. Chaque ouvrage est pertinent mais sous-estime la transversalité de la mobilité. La solution tient dans une interface intelligente et fluide entre habitat, services, le trio « transport - mobilité – accessibilité » et la communication. D'où la nécessité de passer d'une politique sectorielle de la mobilité (engagement n°14) à une politique intersectorielle et inter-territoires, permettant de décloisonner les projets, les différentes échelles de décision administrative et de mettre en dialogue l'ensemble des acteurs locaux, qu'ils soient publics ou privés.

Il est important de rappeler que l'étape 1 de labellisation est un début de démarche pour aller vers l'exemplarité et non une fin en soi. Sur 640 ÉcoQuartiers labellisés à ce jour, 380 ont signé la charte d'engagement qui concrétise le passage à l'étape 1 soit 60 %. Il faut encourager ces territoires à progresser vers les étapes suivantes qui sont le passage à la concrétisation du projet et à son évaluation.

Nos trois quartiers référents, Robien, Liberté Mont-Valérien et Coudray, ne sont pas plus exemplaires que d'autres, mais reposent sur une démocratie participative du quotidien : les habitants sont invités à s'exprimer sur certaines orientations d'aménagement, sur la nature et l'emplacement d'équipements structurants pour le secteur ou le choix d'un mobilier urbain (bancs, aires de jeux...). Débats publics, ateliers - conception, diagnostics en marchant, maison de projets, conseils citoyens, conseils municipaux de jeunes, les lieux, moments et formes de consultation sont multiples. Cette concertation et ces temps d'appropriation des projets sont nécessaires, surtout si l'on adapte les modalités de concertation aux contraintes de vie des habitants et des familles, complétant par exemple les réunions en soirée par la rencontre des jeunes et des actifs sur des lieux et à des horaires plus compatibles avec leur rythme de vie et en utilisant les réseaux sociaux pour avoir un retour représentatif de l'ensemble de la population.

Robien, Liberté Mont-Valérien, Coudray sont à l'étape 1 et le chemin est encore incertain jusqu'à l'étape 4. Pour parvenir à une mobilité durable ne laissant personne à l'écart, il faut consulter, agir, conforter, corriger, évaluer... et surtout communiquer et associer. Les porteurs de projet de ces trois ÉcoQuartiers en ont largement pris conscience. France Nature Environnement suivra avec grand intérêt l'évolution de ces trois territoires d'étude.



« Repenser les modes d'aménagement et de gestion des territoires au travers du prisme de la mobilité durable est déterminant. Climat, santé, accessibilité de tous à l'emploi, à la formation, aux services ou à la qualité de vie, à la qualité de vie : les enjeux sont multiples et de taille. Individuellement et collectivement nous devons sans plus attendre changer fondamentalement nos habitudes de mobilité et de consommation pour faire face aux crises climatique, sanitaire et sociale. Un traitement global et des solutions pérennes doivent être proposés à nos concitoyens en se fondant sur le triptyque éviter-réduire-compenser. Plusieurs propositions trouvent dans ce guide une application pratique et concrète. Je vous encourage à les faire connaître et à les mettre en œuvre dès à présent. »

> Michel Dubromel, président de France Nature Environnement.



BIBLIOGRAPHIE

- La juste place de la voiture dans la mobilité de demain - France Nature Environnement, Fondation PSA, Kéolis, Mobivia, 2014
- Le climat, la mobilité et nous - France Nature Environnement, Fondation PSA, Mobivia, 2016
- Mobilités collaboratives et partagées, solutions et leviers pour contribuer à une mobilité plus durable - France Nature Environnement, Fondation PSA, Mobivia, 2017
- 24h de la vie d'un ÉcoQuartier en 2020 Regard sur les représentations des collectivités candidates à l'appel à projets ÉcoQuartier 2011 - Cerema, 2013
- Livret « villes et territoires de demain » - Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature, 2018
- Référentiel national pour l'évaluation des ÉcoQuartiers (tome 2) - Outils à destination des collectivités – Cerema, 2018
- Les enseignements des ÉcoQuartiers labellisés de 2013 à 2017 – Analyse des 65 candidatures au label sur les 20 engagements - Cerema, 2018
- Plateforme ÉcoQuartiers, centre de ressources <http://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/documents/>
- Diagonal n° 205 – dossier « adapter l'espace vécu aux plus fragiles », mars 2019
- Agir pour un urbanisme favorable à la santé, concepts & outils ; Guide EHESP/DGS, 2014
- Villes de demain - Enquête UNEF - IFOP, 2016
- Observatoire des usages émergents de la ville © ObSoCo et Chronos 2017 avec ADEME, CGET, Clear Channel et Vedecom
- Covoiturage courte et moyenne distance Retour d'expériences, freins et leviers – Cerema, 2018
- L'autopartage entre particuliers - ADETEC, 2009
- Une Forêt de bienfaits : les 1001 raisons pour lesquelles la ville doit se végétaliser – URBALYON, 2019

Tous ces documents sont téléchargeables sur Internet.

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

« 30 propositions citoyennes » © Livrets citoyens - Villes et territoires de demain - Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales - Page 8

© Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales - LULU IMAGES (studio LA MECANOWEB) pour les photos pages 13, 15, 18, 41, 56 (haut), 72 (haut)

Rue de l'Avenir - pages 12, 21 (bas), 59
C.A.R. (Robien) - pages 27 et 30
ARENE Île de France, Bambini - page 33
Ville de Suresnes - page 34
Denis Gaucher - page 37
SEMDO - page 38
Schéma « SNCF Mobilités » - page 41
MASP Haute-Grosne - page 43
Croix-Rouge Française - page 45
Agence Native communication - page 54
Musée Mobile, Fanny Trichet - Page 64
Autres photos : France Nature Environnement



Cet ouvrage s'inscrit dans la poursuite d'un programme intitulé **"l'écomobilité citoyenne et la mobilité inclusive dans les territoires"** mené par France Nature Environnement, avec le soutien de la Fondation PSA. A l'occasion des 10 ans d'existence de la démarche ÉcoQuartier (2009 - 2019), France Nature Environnement souhaite mettre l'accent sur les aspects obligatoirement systémiques et transversaux d'une mobilité du quotidien plus sûre, plus active, plus intermodale, plus équitable, plus solidaire, plus soutenable... bref plus durable ! A partir des bonnes pratiques et des solutions innovantes recensées dans les territoires labellisés ÉcoQuartier ou faisant l'objet de programmes similaires, cet ouvrage propose une lecture globale des indicateurs et des critères qui permettent d'évaluer l'atteinte des objectifs en matière de mobilité durable. Il invite élus, techniciens, aménageurs, associations d'usagers à travailler ensemble pour lutter contre les dérèglements climatiques, l'étalement urbain et réduire la fracture sociale.



France Nature Environnement est la fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement. C'est la porte-parole d'un mouvement de 3500 associations, regroupées au sein de 64 organisations adhérentes, présentes sur tout le territoire français, en métropole et outre-mer. France Nature Environnement, partout où la nature a besoin de nous. www.fne.asso.fr



La **Fondation d'entreprise PSA**, créée en juin 2011, est née d'une volonté du Groupe PSA de contribuer activement au développement de la solidarité et de l'insertion autour du thème central de la mobilité. Elle est un élément fort de sa politique de responsabilité sociale, qui s'exprime par le soutien à des initiatives locales innovantes, ainsi que par la conduite de partenariats d'envergure nationale. En 9 ans d'activité, la

Fondation PSA a accompagné plus de 600 projets portés par des associations, ONG et structures d'intérêt général. Elle soutient aussi des réflexions sur le déploiement de solutions de mobilité responsable.

Fondation PSA, la mobilité solidaire au cœur de nos actions. www.fondation-psa.com/fr

