



# Ecomobilité et EcoQuartiers : Construire un projet d'aménagement durable

JNMM 2020



LE MOUVEMENT  
FRANCE NATURE  
ENVIRONNEMENT  
C'EST 



EN FRANCE  
ET OUTRE-MER



**3500**  
ASSOCIATIONS  
AFFILIÉES



REPRÉSENTÉES PAR  
LES

**80**

ASSOCIATIONS  
MEMBRES



FNE : lanceur d'alerte biodiversité, santé,  
agriculture, eau, transports - mobilités

## Le pacte du « POUVOIR DE VIVRE »

66 propositions issues d'une 50aine d'ONG et structures  
dont 15 mesures indispensables dès la fin du confinement

## Propositions à la Cellule post-Covid de Matignon

Accès aux soins pour tous, se déplacer autrement, éco- conditionnalités  
des aides aux grandes entreprises (Air France, Renault...) : énergies  
moins émettrices de polluants et gaz à effet de serre, création et  
conversion vers des emplois durables

→ réduire usage voiture solo, plan d'urgence vélo...



### HABITER SON LOGEMENT

- 1 Aider les collectifs citoyens dans leur projet d'habitat participatif
- 2 Prévoir des espaces à usage commun dans les immeubles et résidences
- 3 Inventer le rôle de manager de résidences participatives
- 4 Développer les résidences intergénérationnelles et les colocations de seniors
- 5 Mettre en place des réseaux de chaleur partagés

### HABITER SON QUARTIER

- 6 Développer les comités de vie de quartier
- 7 Généraliser les plateformes d'échange entre voisins
- 8 Encourager l'ouverture de jardins partagés
- 9 Réinvestir les bâtiments vides et les friches
- 10 Uniformiser le système de tri sélectif dans toute la France
- 11 Rétablir les systèmes de consignes près des commerces
- 12 Systématiser les taxes en fonction du volume des ordures ménagères
- 13 Installer des composteurs et des poulaillers

### COMMERCES & SERVICES

- 14 Développer des services de proximité accessibles en 15 minutes
- 15 Fédérer les commerces des quartiers et villages dans des coopératives
- 16 Promouvoir l'installation d'espaces éphémères dans les quartiers et villages
- 17 Ouvrir des guichets administratifs uniques

### PARTICIPER À LA VIE LOCALE

- 25 Ouvrir des lieux de fabrique de projets citoyens
- 26 Généraliser les systèmes d'interpellation et de votation citoyennes directes

### VIVRE EN BONNE SANTÉ

- 27 Éduquer dans les écoles à la consommation alimentaire saine et responsable
- 28 Répertorier et promouvoir les différents lieux de sports et de parcours de santé

### SE FORMER & TRAVAILLER

- 29 Ouvrir des espaces polyvalents mettant à disposition des moyens numériques pour se former
- 30 Ouvrir des ateliers de quartier pour concevoir, réparer et recycler

### SE DÉPLACER

- 18 Aménager un grand nombre de parkings à vélos sécurisés
- 19 Aménager des voies dédiées à l'usage du vélo
- 20 Réserver des espaces dédiés aux vélos dans les transports en commun
- 21 Intégrer l'utilisation et le partage de voitures autonomes dans notre quotidien
- 22 Optimiser les parkings sous-utilisés
- 23 Développer des plateformes multimodales
- 24 Créer un label « livraison durable »

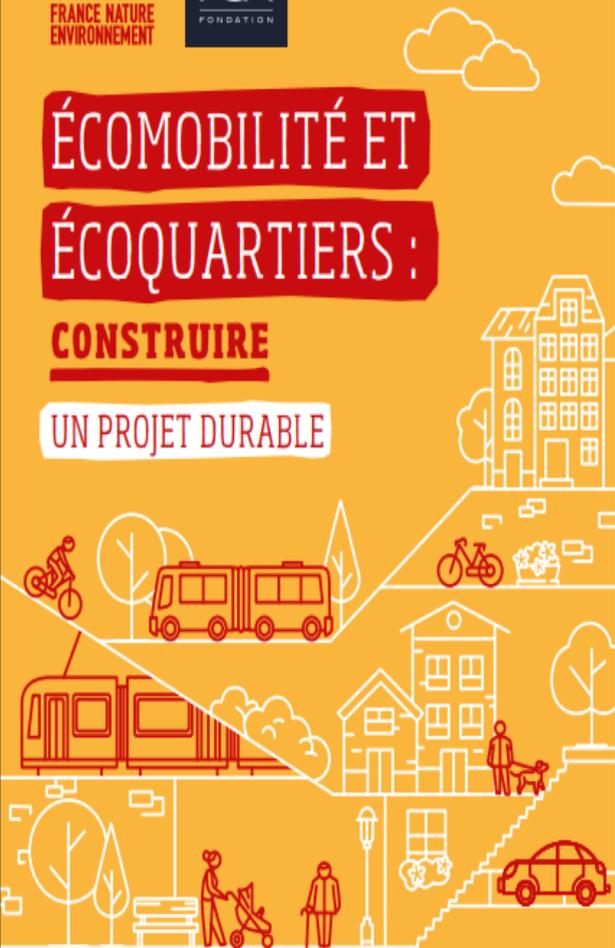
### SE DÉPLACER

- 18 Aménager un grand nombre de parkings à vélos sécurisés
- 19 Aménager des voies dédiées à l'usage du vélo
- 20 Réserver des espaces dédiés aux vélos dans les transports en commun
- 21 Intégrer l'utilisation et le partage de voitures autonomes dans notre quotidien
- 22 Optimiser les parkings sous-utilisés
- 23 Développer des plateformes multimodales
- 24 Créer un label « livraison durable »



# ÉCOMOBILITÉ ET ÉCOQUARTIERS : CONSTRUIRE

UN PROJET DURABLE



## 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. Préférer 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





## ENGAGEMENT N°6

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

**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.





## 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 ».

**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,





## 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.







## ENGAGEMENT N°14

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



## 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

---

## DES EXEMPLES D'ACTIONS A MULTIPLIER POUR ENCOURAGER UNE MOBILITE DURABLE

1. **Démobilité** - Télétravail et tiers-lieux
2. **Mobilité inversée** - Maison de Service Au Public (MSAP) intégrant des services associatifs
3. **Mobilité inversée** inclusive - Services à la personne itinérants
4. **Mobilité partagée** - Covoiturage de courte distance
5. **Mobilité partagée** - Trois formes d'autopartage
6. **Mobilité partagée** - Autostop organisé
7. **Mobilité active** -Partage de voirie et plan piéton
8. **Mobilité active** - Vélos et stationnements sécurisés



9. **Mobilité inclusive** - Plan de mobilité inter-âges
10. **Mobilité inclusive** - Rues aux enfants, rues pour tous
11. **Mobilité inclusive** - Garages, ateliers de réparation solidaires
12. **Mobilité inclusive** - Tourisme, évènementiel et culture hors les murs
13. **Mobilité logistique** - Desserte du dernier km et zones à faibles émissions
14. **Mobilité logistique** - Déchèterie fluviale RiverTri
15. **Urbanisme durable** - Plan « Santé - Environnement »
16. **Urbanisme durable** - « ReNaturer » villes et villages



# 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<sup>ème</sup> 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 équilibré 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 piétons 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.

## 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.

**EXEMPLE** Programme de stationnement ALVEOLE (Apprentissage et Local Vélo pour Offrir une Liberté de mobilité économe en Énergie).



alveole

# 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 »



## DESSERTE DU DERNIER KM ET ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

### BESOINS IDENTIFIÉS

- Approvisionner les commerces et les habitants sans paralyser les voies 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 les liers 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 EcoQuartiers.

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 m<sup>3</sup>.

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 remplissage de cartons qui servent à la livraison (à vélo électrique) de fleurs et produits alimentaires, au démarrage à vélo, à Paris et en 1<sup>re</sup> couronne.



### LIEN AVEC LA MOBILITÉ

Les innovations technologiques (règlement, 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%. À 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.

## « 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.



### 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, ripisylvies aménagées (végétation au bord des cours d'eau), 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 débaissés, 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 privées et celles dont la circulation est apaisée.

### 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.

