

GUIDE D'ACTION ACCESSIBILITÉ MOBILITÉ QUOTIDIENNE



**dfneg**
Les étudiant.e.s géographes

AVANT-PROPOS

La mobilité quotidienne appelée aussi mobilité pendulaire, rythme à proprement parler, les journées des étudiant.e.s. En France, un.e étudiant.e passe en moyenne une heure par jour dans les transports pour relier son domicile à son lieu d'étude. Un trajet long, parfois tortueux et fatiguant qui impacte directement la vie des étudiant.e.s. Car entre le stress et le sentiment d'urgence lié au temps, les pollutions aériennes ou sonores, ou même la question du prix de ces transports, nos mobilités ont des répercussions directes sur notre bien-être. Il est ainsi temps de ne plus considérer ces moments comme des ellipses bruyantes et chaotiques, mais des moments charnières dans les journées des étudiant.e.s.

Quel rôle avons-nous à jouer sur ces problématiques en tant qu'association et organisation étudiante ? Cela reste une question légitime tant nos compétences restent éloignées des problématiques de mobilité et d'aménagement du territoire. Pourtant, il est possible de sensibiliser et communiquer afin d'informer et de travailler sur les mentalités. Ainsi que de porter des actions afin d'aider les étudiant.e.s à repenser leurs mobilités quotidiennes. Tout cela dans un objectif final d'œuvrer pour de meilleures conditions de vie pour les étudiant.e.s et les jeunes en général.

Ce guide a pour vocation de permettre aux organisations étudiantes de se saisir des problématiques de mobilités sur leur territoire. Il est organisé en trois parties distinctes, la première donne des clés et des outils pour un diagnostic de l'accessibilité de votre territoire. La deuxième offre une liste d'actions variées et réalisables pouvant être portées par les différentes associations ou fédérations. Enfin, la troisième partie donne un bref aperçu de notions et définitions sur la mobilité avec pour objectif que vous puissiez porter vos projets avec rigueur, légitimité et bien sûr toute la conviction qui est la votre !

TABLE DES MATIÈRES

QUELLES RESSOURCES POUR UN ÉTAT DES LIEUX DE L'ACCESSIBILITÉ DE MON TERRITOIRE ?	4
L'ENQUÊTE DE L'OVE DE 2016	4
L'ENQUÊTE DE L'AFNEG 2019	4
KIT ACCESSIBILITÉ DE L'AFNEG	4
LES MOYENS D'ACTION :	5
ACCESSIBILITÉ SPATIALE	5
AMÉNAGEMENTS ET PIÉTONISATION	7
COMPORTEMENTS À RISQUE	8
FACILITATION DE L'USAGE DU VÉLO	10
PRÉCARITÉ ÉTUDIANTE	12
RÉDUCTION DE L'USAGE DE L'AUTOMOBILE	13
SANTÉ ET BIEN-ÊTRE	14
GLOSSAIRE DES MOBILITÉS ET COMPÉTENCES TERRITORIALES	16
DÉFINITIONS LIÉES À LA MOBILITÉ	16
COMPÉTENCES TERRITORIALES QUANT AUX TRANSPORTS	18
DÉFINITIONS LIÉES AUX COMPÉTENCES TERRITORIALES DES VILLES.	19
CONTEXTE LÉGISLATIF LIÉS AUX TRANSPORTS DANS LES TERRITOIRES URBAINS.	20

1. QUELLES RESSOURCES POUR UN ÉTAT DES LIEUX DE L'ACCESSIBILITÉ DE MON TERRITOIRE ?

A) L'ENQUÊTE DE L'OVE DE 2016

Cette enquête de l'Observatoire de la Vie Étudiante, est de grande ampleur et n'a pas d'égal en France. Elle reste l'une des seules sources de chiffres sur les mobilités quotidiennes des étudiant.e.s. Pourtant menée en 2016 et publiée en 2019, on peut déplorer de ne pas encore avoir de comparatif plus récent. Elle regroupe un échantillon de 46 340 étudiant.e.s.

Pour l'enquête complète : [Transports et déplacements des étudiant·e·s \(2016\)](#)

B) L'ENQUÊTE DE L'AFNEG 2019

Cette enquête se veut dans la continuité de l'enquête de l'OVE de 2016 afin d'avoir un point de comparaison et un regard sur le contexte actuel. Elle a été effectuée tout au long de l'année 2019 et rassemble 570 répondant.e.s, un échantillon assez faible et représentatif seulement d'une population d'étudiant.e.s universitaires.

C) KIT ACCESSIBILITÉ DE L'AFNEG

Publié en mai 2020, le Kit Accessibilité de l'AFNEG est un outil à l'attention des Fédérations Territoriales du réseau de la FAGE, il a pour but de dresser un diagnostic de l'accessibilité d'un territoire ou périmètre donné.

Pour plus d'informations et l'accès à ces documents : contact@afneg.org

2. LES MOYENS D'ACTION :

Ce guide présente un corpus d'actions réalisables en tant qu'association de filière, interfilière, ou fédération territoriale, afin d'agir sur les problématiques d'accessibilité et de mobilité sur un territoire donné. Le guide compile 26 actions, mais celles-ci ne sont pas adaptées à tout le monde, ainsi un effort de classement par ordre de faisabilité a été fait. Bien sûr, cette liste ne se veut pas exhaustive et son premier objectif est d'inspirer, montrer le champ des possibles, lorsqu'il s'agit d'agir sur les mobilités quotidiennes étudiantes.

A) ACCESSIBILITÉ SPATIALE

Les campus ont l'obligation d'être accessibles à tous et à toutes. Et si les organisations étudiantes n'ont pas de compétences juridiques, elles ont un devoir de vigilance. L'accès aux études supérieures passe aussi par l'accès aux bâtiments et aux salles de TD. Mais l'installation rampe ne fait pas tout et nous pouvons répondre à un besoin d'accompagnement de la part de certain.e.s étudiant.e.s.

1. SENSIBILISER LES ÉTUDIANT.E.S

Pourquoi ? Souvent les problèmes d'accessibilité sont invisibles au plus grand nombre, sensibiliser c'est ensuite faire réagir et agir, c'est lancer un débat.

Comment ? Faire des stands avec des partenaires divers traitant des problématiques d'accessibilité. Créer des parcours effectués par des étudiant.e.s qui auront les yeux cachés ou seront assis dans un fauteuil roulant. Créer des marquages au sol dès qu'un endroit n'est pas accessible. Publier sur les réseaux des témoignages.

Avec qui ? La FEDEEH, Maison Départementale des personnes handicapées, Relais handicap de l'Université...

2. ÉVALUER L'ACCESSIBILITÉ DU CAMPUS

Pourquoi ? Pour créer une connaissance des difficultés ou non d'accès aux bâtiments pour les personnes handicapées, en fauteuil roulant ou aveugles par

exemple. L'intérêt est de créer un document mobilisable par la fédération ou les étudiant.e.s pour agir sur les problématiques d'accessibilité spatiale.

Comment ? Faire une enquête par questionnaire ou pousser des entretiens plus précis. Faire un reportage photographique et des relevés comme des mesures, réaliser une cartographie de l'accessibilité du campus, faire des comptages. Vous pouvez utiliser le Kit d'Accessibilité de l'AFNEG comme méthodologie d'enquête.

Avec qui ? La FEDEEH, l'Université, l'UNAAE, l'ANEP...

3. CREER DES STRUCTURES D'ACCOMPAGNEMENT

Pourquoi ? S'il n'existe pas déjà sur l'établissement ou s'il est insuffisant, un service d'accompagnement des personnes atteintes de handicap est vital pour la réussite de ces derniers. Accompagner c'est faciliter et créer un lien social.

Comment ? On peut ici, se servir de structures de tutorat déjà existantes et valoriser un engagement de bénévoles. Il faut donc former des bénévoles et créer une équipe d'étudiant.e.s prêts à aider les personnes handicapées et les accompagner dans le campus. Ensuite prendre contact avec les étudiant.e.s ayant besoin de ce service et effectuer un suivi tout au long de l'année.

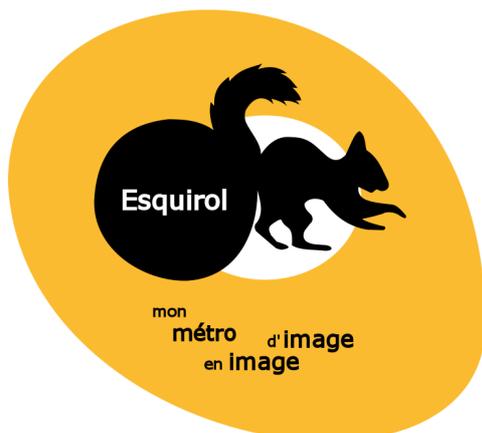
Avec qui ? la FEDEEH, les UFR, les associations de tutorats...

4. REPENSER L'ESPACE PUBLIC ET DU CAMPUS

Pourquoi ? Faire une proposition et faire avancer la résolution des problématiques d'accessibilité sur le campus. Afin de l'insérer dans la réflexion de l'aménagement par les pouvoirs publics.

Comment ? La tâche est ardue car il faut communiquer les propositions de la fédération auprès des pouvoirs publics. Pour ça il faut gagner en légitimité et peut-être se doter de plusieurs partenariats, et créer un document solide et rigoureux.

Avec qui ? La mairie ou la communauté de commune, l'Université...



À TOULOUSE...



Pour aider les usagers atteints d'un handicap cognitif à se repérer sur les deux lignes de métro de la ville, chaque station de métro s'est vue attribuer un pictogramme correspondant au quartier ou à l'histoire du lieu.

B) AMÉNAGEMENTS ET PIÉTONISATION

Les mobilités sont les principales vectrices de l'aménagement urbain, ce dernier revêt une grande importance dans les itinéraires des usagers, surtout ceux pratiquant la marche. La marche, mobilité lente par excellence, permet la flânerie et une plus grande appropriation de l'itinéraire.

5. ORGANISER UNE MARCHÉ

Pourquoi ? Créer un événement de cohésion entre les étudiant.e.s et prendre le temps, afin de repenser la mobilité comme du lien social et de l'ouverture.

Comment ? La marche peut rejoindre le campus ou partir de celui-ci pour aller à une soirée ou un barbecue. Il peut y avoir au départ, une collation pour rassembler tout le monde et partir le ventre plein. Cette marche peut être culturelle avec des guides qui peuvent l'accompagner.

Avec qui ? l'Office de Tourisme, France Greeters et autres associations de visites urbaines...



MARCHER DIFFÉREMENT...

Chaque année, en septembre, l'association World CleanUp Day organise partout en France des clean walks. une bonne façon de s'approprier les rues de sa ville et partager un moment convivial et engagé.

6. CRÉER DES CHEMINEMENTS

Pourquoi ? Pour valoriser et promouvoir la marche à pied sur un autre terrain que la santé, et faire en sorte que les étudiant.e.s prennent plaisir à marcher.

Comment ? L'idéal serait, de rejoindre le centre ville historique au campus par un chemin, tracé au sol, indiqué par des panneaux ou même virtuel. Et sur ce chemin qui peut être linéaire, en arborescence ou en boucle, il y aurait des points d'intérêts, mettant en valeur le patrimoine culturel, historique ou naturel de la ville. Ils seraient indiqués par des panneaux ou en réalité virtuelle.

Avec qui ? La mairie, l'Office de Tourisme

7. PIÉTONNISER LA VILLE

Pourquoi ? Militer pour piétonniser une ou des parties de la ville vise à réduire les nuisances sonores et de pollution, ainsi qu'assurer la sécurité des piétons et cyclistes. Piétonniser c'est s'approprier un espace perdu par les piétons.

Comment ? Par des actions de lobbying auprès des pouvoirs publics, à travers un long travail de sensibilisation, de mobilisation citoyenne.

Avec qui ? Des associations de riverains, associations de quartier, la Mairie.

C) COMPORTEMENTS À RISQUE

Veiller à limiter les comportements à risques, c'est l'un des rôles des associations dans l'encadrement de la vie étudiante. Avec l'organisation d'événements responsables, il ne faut pas oublier qu'une soirée n'est belle et bien terminée pour un.e étudiant.e seulement quand il.elle est rentré.e sain.e et sauf.ve à son domicile.

8. CAMPAGNE DE SENSIBILISATION

Pourquoi ? Pour alerter et faire prendre du recul sur les pratiques qui peuvent amener des accidents de la route ou des incidents dans les transports en commun.

Comment ? Avec des stands d'information, une campagne de communication qui permettent de capter l'attention des étudiant.e.s, et même créer un débat ou un changement dans les mentalités et les pratiques.

Avec qui ? Assurances et mutuelles (MACIF, MMA...)

9. DISTRIBUTION D'ÉTHYLOTTESTS

Pourquoi ? Pour limiter au maximum la conduite en état d'ivresse et rendre accessible des moyens d'évaluer son ébriété.

Comment ? En effectuant un partenariat avec des assurances et mutuelles, les éthylotests peuvent être donnés dans les welcome pack, en libre service au bar ou sur des stands lors des événements.

Avec qui ? Assurances et mutuelles (MACIF, MMA...), la sécurité routière.

CELUI QUI NE BOIT PAS...



SAM c'est d'abord une campagne de la sécurité routière mais ils peuvent intervenir sur des stands avec un discours tourné vers les jeunes...

10. MIEUX ENCADRER LES SOIRÉES

Pourquoi ? C'est la responsabilité de l'association organisatrice d'assurer la sécurité des participants d'un événement. Créer des organisations capables de limiter les comportements à risques c'est aussi soigner son image face à des partenaires.

Comment ? Avec la formation de trusted people, en désignant des responsables de la sécurité, en demandant un véhicule de la croix rouge, en servant des soft gratuit et en mettant en place des fontaines à eau. Ou même créer des pédibus pour éviter que des personnes en état d'ébriété ne rentrent seules.

Avec qui ? La croix rouge, Assurances et mutuelles (MACIF, MMA...), protection civile, agences privées de sécurité ...

11. SERVICE DE TAXIS POUR LES RETOUR

Pourquoi ? Dans certaines villes anglo-saxonnes, l'Université prend en charge les retours de soirées des étudiant.e.s, ainsi les taxis sont gratuits pour les étudiant.e.s sur un certain horaire de la nuit. Facilitant un retour en sécurité à son domicile.

Comment ? Un budget conséquent est à prévoir pour cette initiative, et les Universités françaises n'ont pas vraiment l'intention de piocher dans leurs fonds, CVEC ou non, pour supporter un tel dispositif. Mais s'inspirer de ce dernier avec un service à l'étudiant similaire reste une piste à réfléchir.

Avec qui ? La métropole, l'Université...



D) FACILITATION DE L'USAGE DU VÉLO

Durable et économique, l'usage de la bicyclette reste peu développé chez les étudiant.e.s, la faute à beaucoup de freins. Techniques, pratiques ou météorologiques, ces freins sont nombreux et offrent un grand panel d'action pour les gommer et faciliter l'adoption du vélo pour les étudiant.e.s.

12. POMPES EN LIBRE SERVICE

Pourquoi ? Mettre des pompes sur un campus c'est donner accès à un service aux usagers du vélo et faciliter sa pratique. De plus, insérer un autre mobilier lié au vélo dans le paysage du campus aura un effet bénéfique sur les mentalités et la place donnée à cette mobilité dans le campus.

Comment ? En installant une ou deux pompes attachées au sol à l'extérieur des bâtiments de l'Université. Pour les rendre plus visibles, un panneau de signalisation et leur insertion sur le plan du campus peut être effectué. Un entretien régulier de ces pompes devra être effectué.

Avec qui ? Un magasin d'équipements sportifs, Université et CROUS.

13. INSTALLER DES ATELIERS

Pourquoi ? Proposer une aide technique, rapide et gratuite ou bon marché pour que les étudiant.e.s puissent profiter de leurs vélos de façon continue, de plus cela permet de créer un lien social entre les usagers.

Comment ? Avec l'installation d'un atelier, fixe ou mobile, préférablement à l'extérieur des bâtiments où les étudiant.e.s pourraient à certains horaires y laisser leurs vélos pour que des bénévoles réparent les vélos. En parallèle, des formations de réparation de vélo ou le prêt de matériel peuvent être effectués.

Avec qui ? Associations cyclistes, associations de récupération, magasins d'équipements sportifs...



À RENNES 1 ...



L'association, la Rustine de Beaulieu propose aux étudiants de l'Université un atelier où ils peuvent réparer, ou apprendre à réparer leurs vélos eux-même. Ils mettent à disposition des outils et des pièces détachées récupérées sur d'anciens vélos.

14. FOIRE AU VELOS

Pourquoi ? Permettre aux étudiant.e.s d'avoir accès à un vélo peu cher et créer l'opportunité d'adopter cette mobilité. Et donner une nouvelle vie à des objets.

Comment ? En proposant à des personnes étudiantes ou non, de venir vendre leurs vélos qu'ils n'utilisent plus à l'Université lors d'un événement s'apparentant à un vide grenier. Un partenariat peut aussi se faire avec la collectivité en récupérant les vélos abandonnés et en les restaurant pour les vendre. Bien sûr les prix de ces vélos doivent être accessibles pour les étudiant.e.s. Par contre, un vélo n'est pas un objet qu'on achète sur un coup de tête, une bonne communication ou même des réservations peuvent se faire en amont du jour J.

Avec qui ? Une chaîne d'équipements sportifs, la collectivité, une association d'usagers du vélo.

15. INSTALLATION D'UN PARC SÉCURISÉ

Pourquoi ? Souvent, l'offre en parcs à vélo sur les campus n'est pas suffisante ou adaptée, faire de bons parcs à vélo c'est lutter contre les vols et la dégradation des vélos.

Comment ? En trouvant des espaces où les usagers préfèrent attacher leurs vélos, sur des barrières, plus proche des entrées, et demander à placer des parcs à vélo sur ces points stratégiques, sécurisés, à l'abri de la pluie et visibles. Un autre équipement peut être ajouté : des chaînes attachées aux parcs, en libre service.

Avec qui ? Avec l'Université ou la collectivité.



E) PRÉCARITÉ ÉTUDIANTE

Chaque année la part du coût des transports augmente dans les budgets des étudiant.e.s et constitue des dépenses ponctuelles ou récurrentes non négligeables. Dans un contexte de précarité étudiante les actions portant sur la mobilité peuvent compléter votre corpus de projets.

16. VEILLE INFORMATIVE

Pourquoi ? Faciliter l'accès à l'information vers des étudiant.e.s et toucher le plus grand nombre possible d'entre eux.

Comment ? Avec des posts sur les réseaux réguliers, préférablement en début d'année scolaire pour faire connaître les bons plans sur les transports aux nouveaux étudiant.e.s. Pour aller plus loin, un guide des transports spécial étudiant peut être publié en partenariat avec la ville.

Avec qui ? La régie de transports, la métropole.

17. TARIF JEUNE

Pourquoi ? Cibler les abonnements annuels ou mensuels est une bonne façon de relâcher la pression sur les bourses des étudiant.e.s, surtout en début d'année scolaire, où le coût de la rentrée augmente chaque année.

Comment ? Avec un fort travail de lobbying sur la métropole, où l'organisation étudiante doit pouvoir s'immiscer dans les débats quant aux tarifs d'abonnements, un travail long qui peut se transformer en confrontation avec les pouvoirs publics, cela dépendra des territoires.

Avec qui ? La Métropole.

18. GRATUITÉ DES TRANSPORTS INTER-CAMPUS

Pourquoi ? Dans certaines villes, les campus sont éloignés et parfois même des bus ou navettes circulent dans les campus, des déplacements fréquents pour les étudiant.e.s.

Comment ? En travaillant avec la régie de transports et la collectivité avec une demande construite sur des chiffres de fréquentation de certains arrêts, en démontrant l'utilité d'une telle mesure. Pour aller plus loin, vous pouvez demander la gratuité de deux trajets par jour en semaine pour les étudiant.e.s.

Avec qui ? La régie des transports et la Mairie, le département, la région (en fonction des territoires)



ZOOM : GRATUITÉ DES TRANSPORTS, LILLE ET DUNKERQUE EN AVANCE...

Avec Dunkerque comme figure de proue et le sujet s'invitant dans les dernières municipales de Lille, la gratuité des transports en commun est loin d'être une utopie. Ici la volonté reste la même : rendre les transports en commun le plus accessible possible.

Communauté urbaine Dunkerque grand littoral (pop : 198 000 hab, 11 000 étudiants) :

Gratuits depuis 2018, les transports publics de Dunkerque qui comportent une flotte de bus hybrides et électriques remportent un succès immense avec une hausse de la fréquentation des bus de 65% pour les jours de semaine. Avec une plus grande fréquentation du centre ville avec un quart des usagers actuels ayant abandonné la voiture.

Pour plus d'informations : [Dunkerque : effets de la gratuité totale](#)

Métropole Européenne de Lille (pop : 1 146 000 hab, 114 000 étudiants) :

Le fait de rendre les transports en commun gratuits pour une certaine partie de la population a été avancé par la maire en 2019, On commencerait donc par la gratuité pour les jeunes, les étudiants, les personnes à mobilité réduite, les seniors à faible revenu, à partir de 2023 lorsque les rames seront doublées. Ensuite, la gratuité concernera tout le monde.



F) RÉDUCTION DE L'USAGE DE L'AUTOMOBILE

Les émissions de gaz produites par la circulation automobile ont une place prépondérante dans la pollution atmosphérique des villes françaises. Au-delà des enjeux environnementaux on peut se pencher sur les problématiques d'embouteillages, de place sur la voie publique, d'épisodes de pollution ou de sécurité routière.

19. PLATEFORME DE COVOITURAGE

Pourquoi ? Limiter l'usage de la voiture, ainsi éviter la congestion de la voirie, libérer des places de parking, moins polluer... Le covoiturage c'est aussi créer des rencontres et de la coopération entre les étudiant.e.s tout en faisant économiser quelques litres d'essence.

Comment ? La création d'un groupe facebook ou discord, ou même s'il le faut une application qui permet de mettre en contact les étudiant.e.s offrant ou demandant un trajet. Ensuite, une partie des parkings sur les campus peuvent être réservés aux utilisateurs du covoiturage pour créer un point de repère.

Avec qui ? L'Université, une junior entreprise...



À PARIS-CRETEIL...

MUPEC (Mobilité Université Paris-Est Créteil), est un projet étudiant de covoiturage pour les étudiants de l'Université. Opérationnel depuis la rentrée 2017, son fonctionnement est financé grâce aux subventions de l'Université.

20. JOURNÉE DE GRATUITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS

Pourquoi ? Limiter l'usage de la voiture, et faciliter l'alternative afin que les étudiant.e.s puissent étrener les transports publics.

Comment ? En proposant une date à la régie et à la Métropole, en délimitant un périmètre de gratuité, assurant une grosse communication. Cette action peut se faire un jour de semaine ou un week-end, cela dépend de quel message vous voulez faire passer.

Avec qui ? Avec la régie des transports et la Métropole...

21. ORGANISER UNE JOURNÉE SANS VOITURE

Pourquoi ? Avoir l'occasion de voir la ville sans voiture et de sensibiliser sur le partage de l'espace et la place des mobilités douces en ville. Ce moment peut aussi être propice pour installer des actions en parallèle qui nécessitent de l'espace.

Comment ? En proposant une date à la Métropole, en délimitant un périmètre qui sera très probablement le centre historique, assurant une grosse communication. Cette action peut se faire un jour week-end, cela sera plus facile à mettre en place.

Avec qui ? Avec la Métropole

G) SANTÉ ET BIEN-ÊTRE

La mobilité quotidienne, dans sa répétition tout au long d'une année, influe largement sur la santé des étudiant.e.s, qu'elle soit physique ou mentale. Faire repenser les mobilités des étudiant.e.s, c'est aussi remettre le bien-être au premier plan dans les modalités et itinéraires empruntés.

22. LUTTER CONTRE L'ISOLEMENT GÉOGRAPHIQUE

Pourquoi ? De par l'éloignement du campus ou du centre-ville de leur domicile, des étudiant.e.s se retrouvent isolé.e.s. Pouvant entraîner une précarité sociale ou alimentaire, avec un manque de sommeil car les trajets effectués sont trop longs.

Comment ? L'objectif est de recenser les étudiant.e.s isolés géographiquement, une mailing peut être déployée, ou un sondage en partenariat avec l'Université. Une fois ces étudiant.e.s recensé.e.s, le but serait de les accompagner, de veiller à leur bien être et retisser avec eux du lien social.

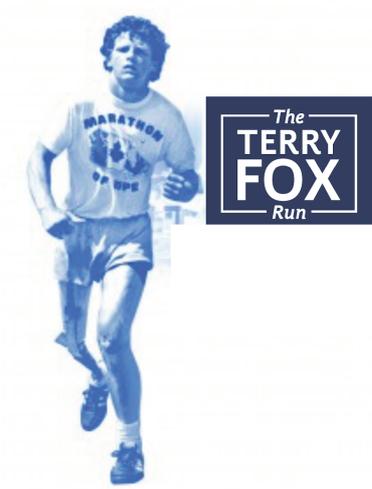
Avec qui ? L'Université

23. DÉVELOPPER LES MOBILITÉS DE LOISIR

Pourquoi ? Entre le roller, le skate ou la trottinette et même le running ou le vélo, ces mobilités de loisir et de sport peuvent constituer chez les étudiant.e.s de bon moyen de se dépenser et se rencontrer.

Comment ? En organisant une course caritative, des ballades en vélo avec un pique nique à la clé, en encadrant des sorties nocturnes de roller ou en organisant des concours de skate. Les actions possibles sont légions pour sensibiliser et encourager à la pratique de ces mobilités.

Avec qui ? Club de sport, la Mairie, l'Université...



COURIR POUR SENSIBILISER...

Depuis longtemps porté par quelques fédérations de filière de santé à la FAGE, la Terry Fox run est un des nombreux exemples de courses caritatives. Cette course est organisée chaque année pour récolter des dons pour la recherche sur le cancer.

24. VÉGÉTALISER

Pourquoi ? Végétaliser la voirie se fait la plupart du temps par planter des arbres au bord des routes, cela apporte de l'ombre et un cadre verdoyant. Mener une telle action permettrait aux étudiant.e.s d'évoluer dans un cadre plus vivant et apporter du bien-être.

Comment ? Végétaliser une rue ou un campus reste un chantier assez considérable. Surtout, planter des arbres qui ont déjà grandi demande une grande logistique. La solution la plus adaptée pour une association étudiante est de planter des arbres en semis, et laisser le temps faire son œuvre. Tout en veillant à ce que les plants ne soient pas détruits. De plus, cette action peut se faire en partenariat avec une association naturelle spécialisée qui pourra conseiller quelles essences sont les plus appropriées à certains milieux.

Avec qui ? L'Université, Association naturaliste...

25. INSTALLATION DE VOIES VERTES

Pourquoi ? Une voie verte est une voie partagée entre les cyclistes et les piétons, protégée de la route où circulent les voitures. Son principal objectif est la continuité et le tourisme. Faire venir ce genre de voie dans les campus c'est mieux protéger les mobilités douces.

Comment ? Les chemins de halage, anciens chemins ruraux, voies ferrées désaffectées se voient souvent transformés en voies vertes. Il faut montrer à l'Université et à la collectivité que faire venir une voie verte vers un campus c'est valoriser son patrimoine qu'il soit naturel, architectural ou culturel. C'est aussi rendre le campus plus accessible par les mobilités non-motorisées.

Avec qui ? La Métropole ou la Région

26. CRÉATION DE TIERS-LIEUX

Pourquoi ? Pour casser la bipolarité de la mobilité pendulaire et la rendre triangulaire, en implantant un autre lieu de vie que le domicile ou le lieu d'étude. Afin de créer du lien social et lutter contre l'isolement social de certains étudiant.e.s.

Comment ? Les AGORAé sont des dispositifs qui remplissent une mission de tiers-lieu. Mais de nouveaux lieux de cohésion étudiante peuvent voir le jour sans remplir de missions de solidarité.

Avec qui ? AGORAé, Mairie, Crous

3. GLOSSAIRE DES MOBILITÉS ET COMPÉTENCES TERRITORIALES

A) DÉFINITIONS LIÉES À LA MOBILITÉ

ACCESSIBILITÉ

Ensemble des **possibilités effectives** pour relier deux lieux par un déplacement ou pour accéder à un service. L'accessibilité est une composante essentielle de la **mobilité** : elle représente l'offre de mobilité.

Il est admis dans le sens commun et les discours publics que l'accessibilité est un terme **lié au handicap**. Il est utilisé pour désigner et qualifier la possibilité ou non pour une personne en situation de handicap d'avoir accès à un service, un objet, un usage ou un lieu. Dans ce dernier cas, il faudra parler d'**accessibilité spatiale**.

TRAJET DOMICILE/TRAVAIL

Le trajet domicile/travail constitue, dans son aller-retour quotidien et répété, le corps de la **mobilité pendulaire**. Aussi appelée navette domicile/travail, elle prend en compte la majorité des déplacements de la population active. Elle implique la **construction d'un trajet**, le même fréquenté chaque jour, construit par des contraintes et des possibilités qui s'offrent à l'utilisateur et qui vont motiver ses **choix de mobilité**.

L'INTERMODALITÉ

L'intermodalité c'est **l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement**. Cette utilisation se doit d'être **successive et nécessaire** pour l'utilisateur et ainsi se démarque de la **plurimodalité** qui, elle, implique le choix de plusieurs modes de transport pour l'utilisateur au début de son trajet. Un exemple fréquent d'intermodalité est un automobiliste qui doit se garer à proximité d'une station de métro pour ensuite pouvoir continuer son déplacement vers un centre-ville où il ne peut pas garer sa voiture.

LES MODES DOUX

Les modes doux sont en principe des modes de transport qui n'utilisent pas d'**énergies polluantes**, et qui peuvent englober des véhicules **non motorisés** à **assistance électronique ou électrique**, **des véhicules électriques** ou au gaz

naturel, sans qu'il n'y ait de référence à leur vitesse maximale de circulation. A ne pas confondre avec les **modes lents**.

ITINÉRAIRE

Pour un usager, son itinéraire relève d'un **arbitrage entre différents paramètres**, principalement vitesse et coût, mais aussi éventuellement le confort. Il relève d'un **choix entre différentes possibilités**. Ainsi un homme d'affaires pressé ne parcourra pas la ville de la même manière qu'un touriste.

ZONE ENCLAVÉE

Une zone enclavée ou **zone grise** est une zone qui par sa localisation géographique, la desserte par le réseau de transport ou par l'aménagement du territoire, se retrouve **isolée des zones qui l'entourent**. C'est tout le paradoxe de l'enclavement, être proche mais loin à la fois. L'enclavement se traduit souvent par un temps de trajet plus long et le manque de services.



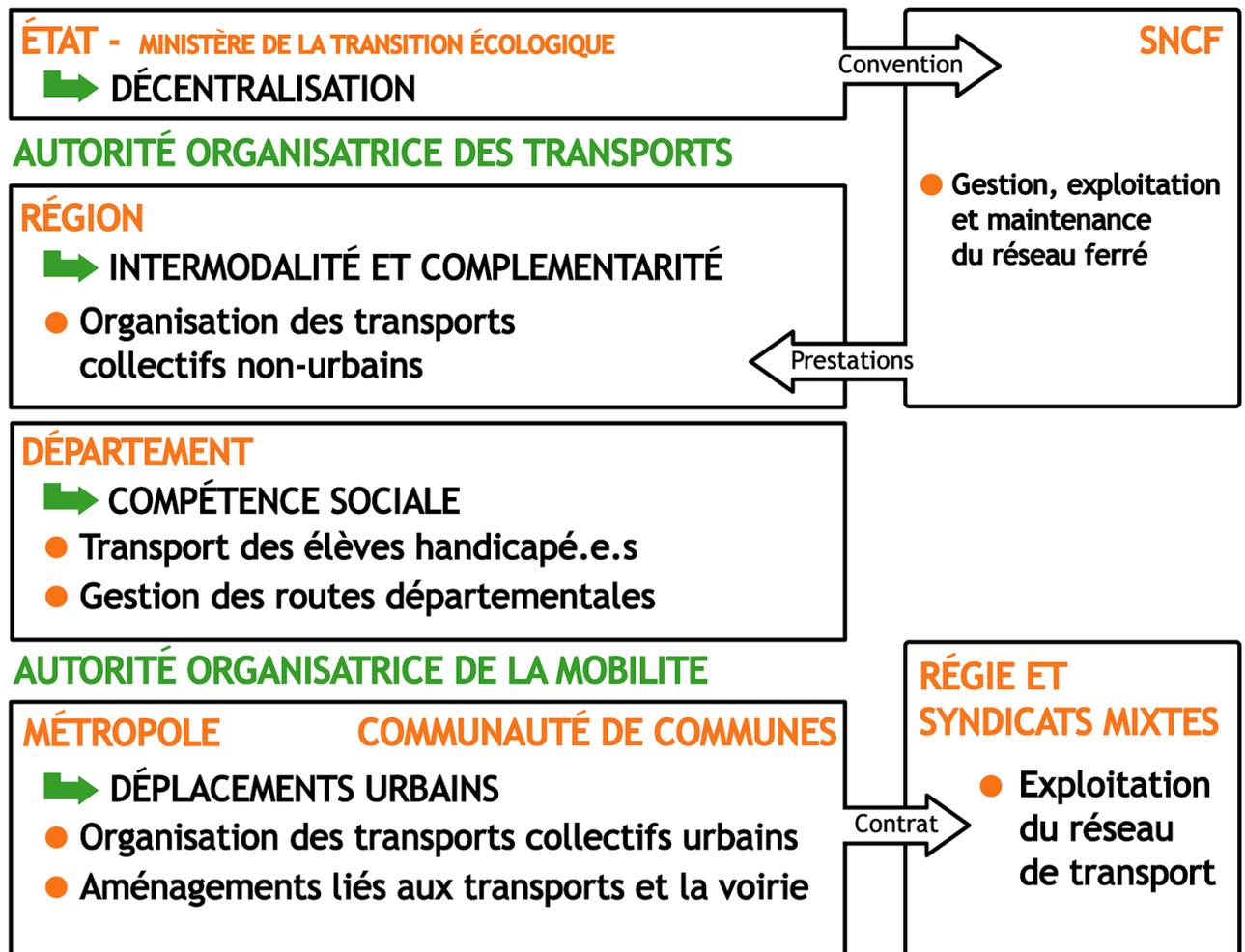
VÉLO ET TRAIN, UNE INTERMODALITÉ BIEN DÉVELOPPÉE...

Que ce soit pour du cyclotourisme ou des mobilités quotidiennes, le vélo se lie bien au train avec des services comme des espaces dédiés dans les wagons, mais aussi des garages à vélo sécurisés à l'intérieur des gares. La démocratisation du vélo pliable et de la trottinette n'ont fait qu'accentuer ce trait.



B) COMPÉTENCES TERRITORIALES QUANT AUX TRANSPORTS

COMPÉTENCES TERRITORIALES EN MATIÈRE DE TRANSPORT



C) DÉFINITIONS LIÉES AUX COMPÉTENCES TERRITORIALES DES VILLES.

COMMUNAUTÉ DE COMMUNE

Une communauté de communes (CDC) ou un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) est une **entité territoriale en France qui regroupe plusieurs communes** d'un seul tenant et sans enclave. Elle a pour objet d'associer des communes au sein d'un **espace de solidarité**, en vue de l'élaboration d'un **projet commun** de développement et d'aménagement de l'espace.

MÉTROPOLE

Une métropole est une communauté de commune, Créées dans un objectif de **décentralisation du territoire français** au début des années 2010, elles concernent les territoire de plus de 400 000 habitants qui sont, soit situées dans une aire urbaine de plus de 650 000 habitants, soit chefs-lieux de régions, soit au centre d'une zone d'emploi de plus de 400 000 habitants. Ce statut doit permettre à ces territoires de se donner les moyens de conduire des **politiques publiques adaptées à leur taille réelle et à leurs ambitions**.

PÉRIMÈTRE DE TRANSPORTS URBAINS (PTU)

Le périmètre de transports urbains est un **territoire** donné où on considère que les **transports et mobilités qui y circulent sont urbains**. Il concerne ainsi le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public, ayant reçu la **mission d'organiser les transports publics de personnes**.

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

Le plan de déplacements urbains est un **document de planification** et détermine l'organisation des transports de personnes, des marchandises, la circulation et le stationnement sur le territoire délimité par le PTU. Il a pour objectif d'assurer un équilibre durable entre les **besoins de mobilité des habitants** et la protection de l'environnement et de leur santé.

PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)

Toute commune en France doit produire et posséder, un plan local d'urbanisme. Il a pour but d'indiquer ce à quoi sont destinés les sols du territoire communal. Ainsi le PLU constitue le document suprême de l'aménagement et l'urbanisme à l'échelle de la commune. En effet, il traduit un **projet global d'aménagement et**

d'urbanisme et fixe en conséquence les règles d'aménagement et d'utilisation des sols.

D) CONTEXTE LÉGISLATIF LIÉS AUX TRANSPORTS DANS LES TERRITOIRES URBAINS.

Si une expertise sur le contexte législatif des transports urbains est difficile à acquérir et il est autant peu aisé de sortir des éléments utiles de la pléthore d'articles promulgués. Ces lois ne sont pas pour autant respectées par les acteurs territoriaux et une connaissance, même légère, des lois régissant une problématique que vous avez choisi de traiter, peut être très utile. Voici quelques pistes où aller chercher...

- LOI D'ORIENTATION DES TRANSPORTS INTERIEURS (1982)
- LOI SOLIDARITÉ ET RENOUVELLEMENT URBAIN (2000)
- CODE DES TRANSPORTS (2010)
- LOI DE MODERNISATION DE L'ACTION PUBLIQUE TERRITORIALE ET D'AFFIRMATION DES LA MÉTROPOLE (2014)
- LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (2019)

EXEMPLES :

1. Je participe à une concertation citoyenne ou un débat public sur la réhabilitation de friches industrielles dans ma ville, un canal relie un port au fleuve :

ARTICLE L. 4311-2 (code des transports)

« Promouvoir l'usage du vélo sur le réseau qui lui est confié et ouvrir, sauf impossibilité technique avérée, les chemins de halage aux cyclistes en passant des conventions avec les personnes publiques concernées. »

2. Je mène une campagne de sensibilisation sur l'alcool au volant pour les étudiant.e.s, je travaille avec des établissements de la nuit de ma ville pour limiter les comportements à risque :

ARTICLE L. 3341-4 (code de la santé publique)

« Dans les débits de boissons à consommer sur place dont la fermeture intervient entre 2 heures et 7 heures, un ou plusieurs dispositifs permettant le dépistage de l'imprégnation alcoolique doivent être mis à la disposition du public.

Dans les débits de boissons à emporter, ces dispositifs sont proposés à la vente à proximité des étalages des boissons alcooliques »

3. Je travaille sur la précarité étudiante et je viens de sortir mon coût de la rentrée, j'amorce un travail sur le coût des transports :

ARTICLE L1113-1 (code des transports)

“Dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de la mobilité et, dans la région d'Ile-de-France, dans l'aire de compétence d'Ile-de-France Mobilités, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application du 1° de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale, bénéficient d'une réduction tarifaire d'au moins 50 % sur leurs titres de transport ou d'une aide équivalente. La réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'usager.”

4. J'ai un projet sur la santé et je veux travailler sur les pollutions atmosphériques, j'amène mon attention sur les prochains aménagements liés aux transports de ma ville :

ARTICLE L1212-5 (code des transports)

“Afin de réduire les consommations d'hydrocarbures liées au transport de personnes et de lutter contre l'émission de gaz à effet de serre, l'Etat accorde la priorité aux infrastructures de transports collectifs dans les zones urbaines et aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires.”



Rédaction :
Urbain Bédât-Delamplé

Relecture :
Luna Pelchat
Hélène Chobeaux
Axel DesaintMartin

Novembre 2020