



2/ Afin de favoriser et développer le covoiturage sur Techniville (ville de 35 000 habitants) en ce qui concerne les trajets domicile travail, plusieurs actions peuvent être menées. La première serait de mettre en relation les personnes par le biais d'un site internet par exemple. Pour ce faire, il est possible de s'inspirer de la ville de Lyon qui a créé son propre site. Pour notre ville de 35 000 habitants, faire intervenir le maire, un élu en qui les habitants ont confiance par une aide logistique, finance et organisation d'une campagne de sensibilisation, pour une image aussi, covoiturage vivrait avec confiance, puisque initié par un membre respecté et connu de la communauté.

Lors d'une campagne d'affichage par exemple, il serait intéressant de rappeler des points marquants tels que : le covoiturage favorise l'échange, l'écologie, l'économie, et que le cadre juridique est simple et sécurisant pour tous ceux qui souhaitent s'investir.

Une permanence en mairie pourrait être organisée afin de donner des renseignements au plus grand nombre lors de cette campagne.

En plus, pour une aide pratique il est possible de solliciter l'ADEME (l'agence pour l'environnement et la maîtrise de l'énergie) qui soutient et accompagne les projets locaux de création de moteurs internet de mise en relation et de projets de sensibilisation : exactement l'aide dont nous avons besoin. Avec tout cela, il ne restera plus qu'à détailler avec précision les techniques pour réussir, mais le site aboutira si ce résultat.

3/ Afin de favoriser un service Express sur la ligne de transports A, après analyse de la maîtrise matérielle / descentes par jours, on constate que certains arrêts sont incontournables de part leur fréquentation. Soit à privilégier les arrêts : Pavilly, Gare de Valenciennes, Croizat Paul Bert, Jodiot AFPA, Feyzin Oasis, La Béguise, La Gasenne, Les mœurs, Solaise Maerie, tous des arrêts très fréquentés.

En supprimant tous les arrêts qui sur une journée représentent moins de vingt, voire trente personnes, la ligne gagnerait considérablement en rapidité.

Dans les cas où il est possible de descendre à l'arrêt précédent ou suivant, par exemple si l'on conserve l'arrêt Solaise Maerie, on pourrait supprimer celui de la croix de Solaise qui est très peu fréquenté.

En solution dans les cas où la distance entre deux stations est trop grande, il est possible d'utiliser une correspondance sur une autre ligne, existante, et en créer une, sur une ligne proche qui elle n'est pas surchargée.

Nous pourrions aussi implémenter dans ces territoires des stations de vélos tels vélos à Paris ou vélos à Lyon, ce qui permettrait en plus de favoriser les méthodes de transport dites douces.

4/ D'une manière générale, une zone de déplacement libre de tout obstacle d'un minimum de 4,40 m est obligatoire, dans l'idéal 4,80 m est recommandé. Puisqu'il s'agit d'un quai, il faut prévoir une zone d'arrêt pour l'attente le rapel qui doit permettre le stockage et les mouvements de manœuvre d'un faucon roulant (minimum 1,30 x 2,80 m).

Il faudra aussi veiller à ce qu'il n'y ait pas d'occupation temporaire de l'espace public à cet endroit, ou si c'est le cas, qu'il y ait bien une zone libre de 4,40 m.

Si l'on prévoit un abri à voyageurs, bien respecter les 4,40 m obligatoires pour le passage des piétons.

Un passage piétons devra autant que possible respecter un trajet naturel, être facile et visible, des balisages seront installés à chaque endroit de traversée.

5/ La démarche à suivre concernant l'achat de véhicules et les travaux en marchés publics est édictée par le code des marchés publics. S'agissant de des services de transports terrestres et de voyageurs, la

procédure est bien applicable.

Le montant pour les travaux est de 400 000 € HT, celui pour l'achat des véhicules s'élève à : 6 véhicules d'un prix unitaire de 350 000 € HT, donc un total de $6 \times 350\,000 = 2\,100\,000$ € HT.

Puisque le montant excède 200 000 € HT par chaque corps de (travaux ou achats), les dispositions de l'article 6 sont applicables, et le marché fait l'objet d'un avis d'attribution dans les conditions fixées à l'article 85, c'est à dire que les marchés sont attribués par la Commission d'appel d'offres en ce qui concerne la collectivité territoriale. Le même article 6 spécifie qu'il faudra tenir compte des incidences énergétiques et environnementales de ce véhicule sur toute la durée de sa vie.

6/ Pour favoriser et faciliter les livraisons de marchandises dans la commune de Technicelle, la commune possède deux leviers ^{principaux} et actions :

① les arrêtés municipaux, ② les normes de stationnement des Plans Locaux d'Urbanisme. En effet, le maire par arrêté a autorité pour réserver certains emplacements et les dédiés à la livraison. Je préconise dans ce cas d'utiliser ce levier, mais de bien veiller au choix et à l'emplacement de tels espaces, afin de lutter contre les arrêts illicites (75% des arrêts livraison). Ce problème peut trouver en partie solution si l'aire de stationnement ainsi créée est bien implantée. Je préconise aussi l'obligation comme dans certaines villes (Tulle en Coraxe) de bornes de temps limitée avec affichage lumineux. Mais pour qu'il y ait du respect, il faut instaurer un contrôle sur le terrain et se donner les moyens en mobilisant le personnel dédié à cette tâche.

Il serait aussi possible d'intégrer dans le PLU l'implantation de locaux logistiques, ce qui permettrait de dispatcher, à des horaires adaptés. Comme pour la ville de Nice, il est possible de choisir des plages horaires de livraisons, ce qui permettrait une meilleure fluidité et interdire certains véhicules (grands gabarits) aux heures de pointe au centre ville. Il est aussi possible d'étudier le fonctionnement de la ville de Barcelone qui a choisi le modèle de voirie partagée, selon les horaires, les voies sont dédiées à des usages différents : stationnement, circulation, livraisons.