

FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE
INTERREGION EST

Intitulé du concours
ou de l'examen :

Technicien Principal 2^{ème} cl.

CONCOURS (1) Interne (1)

Externe (1)

EXAMEN (1) Troisième concours (1)

(1) Cocher la case correspondante

ouvert le 14/04/2022

à Vandœuvre les Nancy

Epreuve de Rapport Technique

Spécialité et/ou option : Réseaux, Voirie et Infrastructures
(le cas échéant uniquement)

Numéro d'anonymat
Cadré réservé à
l'administration



PARTIE

A

LAISSER EN BLANC

ET

A

RABATTRE

Humecter, rabattre et coller la partie gommée.
OBLIGATOIRE POUR GARANTIR VOTRE ANONYMAT

Techniville
Direction de la Voirie

le 14 avril 2022

Rapport à l'attention de Monsieur le Maire.

Objet : Organiser un Schéma directeur de circulations douces.

Références : Loi LOM 2019 - 1428 du 24 Décembre 2019
Loi LAURE du 30 Décembre 1996

Comme pour de nombreuses autres collectivités, le développement des mobilités douces est devenu pour les administrations et la population, une préoccupation majeure à prendre en compte à Techniville. C'est pourquoi il est nécessaire de construire un Schéma directeur de circulations douces pour proposer un ensemble de solutions adaptées à notre contexte.

A ce titre, le développement des mobilités douces doit faire l'objet d'un véritable questionnement de la part des collectivités tant les enjeux environnementaux, sociaux et réglementaires sont importants. Cette réflexion doit prendre en compte l'appétence grandissante des habitants pour ce type de déplacement mais également sur le partage en toute sécurité pour tous les usagers de l'espace public. Ce projet permettra de diminuer la pollution et les nuisances à condition de s'interroger également sur les investissements à fournir pour y parvenir.

Dans le cadre de ce document, il est nécessaire de s'intéresser au rôle des collectivités dans ce domaine (I) pour mettre en place un Schéma directeur adapté à Techniville (II)

I) Transition vers les mobilités douces : un rôle essentiel pour les collectivités.

Afin de mieux cerner les enjeux liés aux mobilités douces, il faut d'abord identifier les attentes des citoyens et s'intéresser au cadre

juridique (A) puis étudier les aménagements envisageables (B).

A) Une attente des usagers et une obligation réglementaire.

La sortie du confinement a fait émerger une volonté de plus en plus affirmée des usagers pour l'utilisation des modes de transport doux.

Cette transition implique des enjeux environnementaux puisqu'elle permet de diminuer la pollution et les nuisances. Aussi, les déplacements par mode doux favorise l'activité physique ce qui est bénéfique pour la santé. Utiliser le vélo ou la marche à pieds a un impact économique puisque cela permet de diminuer les frais de transports. Cela renforce également les liens sociaux en favorisant le partage de l'espace public.

D'un point de vue réglementaire, la loi LAURE (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) rend obligatoire, pour les collectivités, la réalisation d'une étude, dans les cas de création ou de rénovation d'une rue, pour la mise en place d'aménagements cyclables.

Aussi, la loi LOTI (Loi d'orientation des Mobilités) vient préciser les aménagement qui doivent être mis en place.

Egalement à prendre en compte, la loi Handicap du 11 Février 2005, qui stipule que les aménagements notamment cyclables, doivent intégrer les préconisations techniques pour l'accessibilité des personnes handicapées.

B) Une pluralité d'aménagements possibles

Il y a plusieurs types de mobilités douces ou actives. On distingue par exemple la marche,

le roller et bien sûr le vélo.

Les aménagements doivent prendre en compte la sécurité, la continuité des itinéraires et la lisibilité. Les objectifs peuvent se résumer selon 4 axes pour un aménagement : cohérent, direct, agréable et confortable. Une logique d'interconnexion des territoires est également à privilégier.

Il existe plusieurs types d'aménagement envisageables que l'on peut déterminer après une étude fine de l'espace public. On peut par exemple mettre en place des bandes cyclables sur les chaussées à plusieurs voies ou créer des pistes cyclables qui sont exclusivement dédiées aux cycles. Des surlargeurs de chaussée peuvent aussi être créées mais cette solution est moins sécurisante. Enfin, des zones 30 ou des zones de rencontres sont des solutions applicables dans les agglomérations.

Tous ces aménagements ont un coût pour les collectivités mais peuvent cependant, rapidement amener des retombées économiques et sociales intéressantes.

De par ses différentes composantes économiques, environnementales, sociales et réglementaires la problématique du développement des mobilités douces sur le territoire demande de réfléchir à un projet adapté aux réalités de Techniville et aux contraintes liées à sa mise en œuvre.

II) Développer un Schéma directeur de circulations douces à Techniville.

Pour envisager de construire un projet adapté, il faut dans un premier temps cerner notre contexte et nos besoins (A) pour mettre

FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE
INTERREGION EST

Intitulé du concours
ou de l'examen :

Technicien Principal 2^{ème} Cl.

CONCOURS (1) Interne (1)

Externe (1)

EXAMEN (1) Troisième concours (1)

(1) Cocher la case correspondante

ouvert le 14/04/2022

à Vandœuvre les Nancy

Epreuve de Rapport Technique

Spécialité et/ou option : Réseaux, Voirie et Infrastructures
(le cas échéant uniquement)

Numéro d'anonymat
Cadré réservé à
l'administration



Humecter, rabattre et coller la partie gommée.
OBLIGATOIRE POUR GARANTIR VOTRE ANONYMAT

PARTIE

A

LAISSER EN BLANC

ET

A

RABATTRE

en place un Schéma directeur cohérent (B).

A) Etudier le contexte et identifier les besoins...

Je propose, dans un premier temps, la constitution d'un Comité de Pilotage pour valider et arbitrer les décisions. Le président du Copil peut être l'élu en charge de la Mobilité. Ce comité sera constitué également par le directeur des services techniques, le directeur de la mobilité, le directeur des Finances, ainsi que par les associations d'usagers et de commerçants. Le copil rendra ces décisions dans 6 mois.

Ces décisions se baseront sur les études de deux groupes de travail. Le premier, en associant les services voirie, signalisation et urbanisme ainsi que les associations d'usagers, d'automobilistes et des commerçants. On peut consulter également des collectivités voisines ayant réalisées cette démarche. L'objectif de ce groupe de travail est une étude de l'espace public. Pour la réaliser, il conviendrait de répertorier les aménagements déjà

existants. Il faut également identifier les axes et les flux de circulation à privilégier. Une consultation auprès des habitants peut être lancée. Le Service Urbanisme quant à lui indiquera les projets d'urbanisation à venir pour anticiper les aménagements.

Le deuxième groupe de travail, constitué du service voirie, du service signalisation auxquels on peut adjoindre les services du CEREMA ou un bureau d'étude, devra faire l'étude technique en déterminant les choix techniques, leurs dimensions et leurs estimations.

B) ... pour mettre en place des solutions adaptées.

Le Comité de pilotage pourra ainsi valider le Schéma Directeur. Ce schéma sera complété par un plan qui formera un maillage d'itinéraires par une mixité d'aménagement.

On pourra intégrer ce schéma dans le PPI en hiérarchisant les investissements

en fonction des axes à privilégier.

Il sera possible de mettre en place des aménagements provisoire et de mesurer leurs impacts au bout de 6 mois à 1 an.

Un plan de formation en association avec le CNFPT est à prévoir pour apporter compétences techniques et réglementaires aux agents.

Une communication a la fois en interne, par des réunions d'information et en externe par voie de presse et par le journal municipal est à prévoir.

Il faut également rédiger les marchés publics pour la réalisation des travaux en lien avec le service Commande Publique.

Ainsi nous voyons qu'il est possible de créer un Schéma directeur de circulations douces à Techniville.

Lined writing area with horizontal ruling lines.