

FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE  
INTERREGION EST

Intitulé du concours  
ou de l'examen :

Technicien

CONCOURS



(1)

Interne



(1)

Externe



(1)

EXAMEN



(1)

Troisième concours



(1)

(1) Cocher la case correspondante

ouvert le

14/04/2022

à Vandœuvre - lès - Nancy

Epreuve de

Rapport technique, Réseaux voirie, infrastr.

Spécialité et/ou option :

(le cas échéant uniquement)

Numéro d'anonymat

Cadre réservé à

l'administration



9524565668

NUMERO D'ANONYMAT

PARTIE

A

LAISSER EN BLANC

ET

A

RABATTRE

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

Direction territoriale  
Service voirie

le 14/04/2022

à l'attention de Monsieur le Maire

objet : les différents modes de circulations douces.

Aujourd'hui, l'utilisation des circulations douces se généralise de plus en plus dans les territoires des collectivités. Elles se lient fortement à un but d'écologie, d'économie et de gain de temps. Malgré cela, la problématique se pose au fait de pouvoir assurer au mieux, la mise à disposition de plus de voies dédiées à cette utilisation, ainsi qu'à la sécurité de l'usager, pouvant relier un endroit à l'autre de la ville sans se mettre en danger et atteindre son but le plus facilement. Dans ce dossier, il sera donc traité dans deux grandes parties l'état des lieux actuel (I) avec les différentes formes de circulation actuelles et les témoignages de villes qui pratiquent cette utilisation, puis dans un second temps, les différentes solutions apportées (II) avec l'évolution vers ces méthodes ainsi que les propositions d'aménagement pour palier au mieux à la sécurité et l'utilisation de ces circulations.

## I - L'état des lieux actuel.

De nos jours, l'utilisation des modes de déplacements doux est devenue un enjeu majeur au sein des collectivités de part sa demande par la population mais également par la loi, comme la loi LAURE du 30 décembre 1996 ou plus récemment la loi d'Orientation des Mobilités (loi LOM) du 24 décembre 2019.

### IA Les différentes formes de circulation actuelle.

Aujourd'hui, le principal moyen de déplacement du citoyen reste l'utilisation d'un véhicule motorisé tel que la voiture. Depuis 1996, la loi LAURE oblige, lors de restauration ou création des rues, à une étude de faisabilité de la création d'aménagements cyclables. On y trouve actuellement beaucoup de voies dédiées spécialement aux transports en commun, des pistes cyclables et les banales voies réservées aux automobilistes. Des adaptations sont réalisées au fur-et-à-mesure de l'évolution tel que les couloirs de bus, l'instauration des pistes cyclables, parfois la cohabitation de ces deux derniers, l'utilisation des pistes à contre sens en croisement avec les automobilistes... Des solutions qui ne semblent pas toujours convaincre certains usagers sur la sécurité de cette pratique.

Certaines collectivités se souciaient déjà, il y a plus de 20 ans, de cette utilisation de voies douces pour agir sur plusieurs facteurs, comme le cas du territoire des Hauts-de-Seine.

## I B. Les territoires témoins.

Les Hauts-de-Seine s'intéressent depuis quelques années, à en retour aux sources afin d'agir sur plusieurs enjeux comme les enjeux environnementaux (réduction de la pollution), de santé (comme le sport), économiques (réduction des coûts de transport) et sociaux (partage de l'espace public). Le département de l'Oise s'est aussi beaucoup impliqué dans cette conquête des différents types d'aménagements spécifiques pour la diversité des usagers afin de leur offrir au mieux le besoin qu'ils demandent pour utiliser ces modes de déplacements. Il s'y présente différents types comme la marche, le vélo, le roller et se généralise et diversifie de plus en plus face aux différentes technologies qui apparaissent.

Si la loi oblige cette étude, elle n'est pas sans coût, ni problématiques tel que la sécurité, l'adaptabilité, la sûreté, la lisibilité des itinéraires ainsi que sa continuité.

Changer les habitudes de déplacement est devenu un enjeu capitale pour tous les territoires pour s'adapter au mieux à une nouvelle qualité de vie, une adaptabilité à la loi, à la demande de masse des nouveaux usagers... Mais comment pouvoir allier une utilisation optimale des déplacements de la population en réduisant au mieux l'utilisation de leur voitures? Des solutions, des études, des recensements sont établis et partagés pour que les territoires s'allient et s'améliorent dans leur modes de déplacements.

## II. Les différentes solutions et évolutions apportées.

Réduire l'impact environnemental des déplacements, lutter contre le dérèglement climatique, protéger sa santé, améliorer sa sécurité, adapter son itinéraire de déplacement, voici les enjeux primordiaux des

collectivités, mais également des usagers de ces modes de transports doux.

## II a. L'évolution vers les circulations douces.

Une étude démontre qu'environ 12 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> sont émis par les déplacements professionnels domicile-travail par an. Depuis la loi sur l'air par la loi LAURE puis le renforcement de la loi LON (Loi d'orientation des Nombres) de 2019, les territoires s'adaptent et s'intéressent à développer des modes de circulation douce afin d'offrir aux usagers la meilleure alternative à leur déplacements, lors de la rénovation ou construction de rues de leur territoire. Bien sûr, c'est un coup financier que certaines collectivités peinent à payer. Le Fonds Nombres Actives - continuités cyclables dispose de 50 millions d'euros par an pour aider les collectivités à développer les mobilités actives sur leurs infrastructures afin de palier à leurs discontinuités.

Cette évolution se traduit par la mise en place de régulation des engins de déplacement personnel motorisés (utilisation d'engins n'excédant pas plus de 25 km/h sur piste cyclable ou routes limitées à 50 km/h), voie verte, pistes cyclables, sas vélos aux carrefours à feu, chemins piétons, véloroutes (itinéraire aménagé sur de multiples tronçons), bande cyclable, zone de rencontre (où véhicule motorisés, vélos, piétons vont se rencontrer dans une zone sans trottoir qui donne la priorité aux piétons et limite la vitesse à 30 km/h) le Département de l'Oise a mis au point un guide technique de ces installations en parallèle avec le Cerema et le territoire Grenoble Alpes Métropole.

## II b. Les propositions d'aménagement.

Il existe une multitude de solution afin de développer ces conditions de modes de déplacements doux, bien sûr il y a la question de la réglementation, des différents facteurs à prendre en compte ainsi que des vigilances à prendre en termes de sécurité. Il y a bien sûr Grenoble Alpes Métropole qui a mis au point et généralisé dans 43 sur 49 communes la circulation à 30 km/h sur son territoire afin de laisser la rencontre avec les cyclistes et autres utilisateurs

FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE  
INTERREGION EST

Intitulé du concours  
ou de l'examen :

Technicien

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 Réseaux, voirie - infrastr.  
Spécialité et/ou option :  
(le cas échéant uniquement)

Numéro d'anonymat  
Cadre réservé à  
l'administration



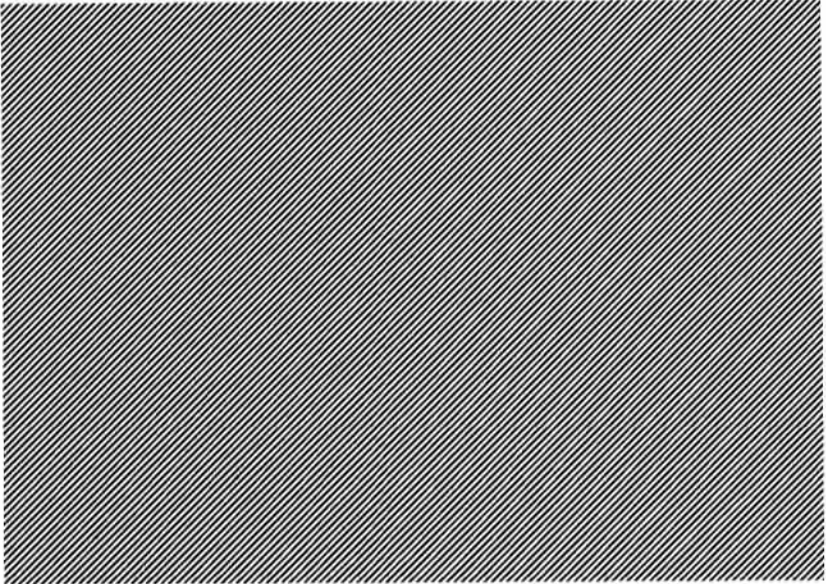
Humecter, rabattre et coller la partie gommée.  
OBLIGATOIRE POUR GARANTIR VOTRE ANONYMAT



PARTIE  
A  
LAISSER EN BLANC  
ET  
A  
RABATTRE

ainsi que quelques zones à 50 km/h matérialisées par une signalisation horizontale innovante. Pour palier à ces problématiques, il faut penser également à tous les usagers afin d'adapter au mieux l'utilisation de ces modes, tel que les personnes à mobilité réduite. En effet, des préconisations techniques d'aménagement existe pour faciliter leurs déplacements tel que la pente (espérant au maximum 3% ou jusqu'à 5% avec des paliers de 1,10 m tous les 10 mètres), une inclinaison inférieure à 2%, des ressauts ou chicanes laissant place au passage de fauteuils, poussettes... La sécurité impose également des aménagements tel qu'un bon éclairage tout le long, pas de chemins isolés ou étroits, des places ou parcs sécurisés pour garer des vélos ou véhicules non-plicables, des limitations de vitesses, passages réservés aux carrefours, non-obstruction par obstacles. Eviter les bandes cyclable le long des stationnements de véhicules est privilégié afin d'éviter toutes collisions ou portes qui s'ouvrent au mauvais moment. L'organisation est de rigueur afin de laisser l'usager se repérer le plus facilement, sans détours inutiles. Le revêtement de sols, la propreté, l'entretien et le nettoyage est un principe important pour la beauté du paysage de l'utilisateur.

En conclusion, de nombreuses solutions existent afin d'améliorer l'acheminement des utilisateurs de modes de transports doux pour se déplacer, et d'élaborer la continuité du réseau autour des différents



polaires du territoire. Des aides financières mais également techniques sont mises à disposition afin d'aiguiller les collectivités pour l'adaptabilité, l'acheminement de leurs différentes voies de transport douces afin de rendre le service à l'utilisateur et de répondre à ses besoins. Différents territoires et organismes fournissent au mieux des exemples et des aides sur ce développement.



Blank lined page for writing.