

FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE
INTERREGION EST

Intitulé du concours
ou de l'examen :

Technicien topographique
principale 2^{ème} classe

CONCOURS (1) Interne (1)

Externe (1)

EXAMEN (1) Troisième concours (1)

(1) Cocher la case correspondante

ouvert le 14 avril 2022

à Châlons en Champagne

Epreuve de Rapport technique

Spécialité et/ou option : Déplacements et transports
(le cas échéant uniquement)

Numéro d'anonymat
Cadré réservé à
l'administration



9557565738

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

Communauté d'agglomération de 14 avril 2022
de Technico
Direction de la mobilité

Note à l'attention de la Directrice
de la mobilité.

Objet : la généralisation du 30km/h sur le
périmètre communautaire.

La rue n'est pas seulement un espace de
circulation c'est aussi et surtout un espace de vie.
Cette conviction des associations de protection de
la nature et de l'environnement et des usagers
deviennent peu à peu celle des communes en France
comme à l'étranger.

Afin de redonner vie aux villes, de réduire le bruit,
le stress et améliorer la sécurité, le cadre de
vie et le bien-être des usagers, la généralisation du
30km/h est de plus en plus réclamée.

Le 50km/h n'est donc plus la règle mais devient
l'exception.

des vitesses excessives ne sont plus compatibles

avec le bon fonctionnement des villes d'aujourd'hui.
Ainsi, quelle est la pertinence de la généralisation
du 30km/h en périmètre communal et comment
s'applique-t-elle ?

Il convient en première partie de démontrer
que la généralisation du 30km/h en agglomération
permet un équilibre entre la vie locale et le
trafic (I) et en seconde partie d'y indiquer les
solutions à mettre en place à la généralisation
du 30km/h.

I. La généralisation du 30km/h en agglomération
permettant un équilibre entre les fonctions de
vie locale et le trafic

Un nombre important de bénéfices à la mise du
30km/h (A) a permis une déclinaison réglementaire (B).

A. des enjeux d'une "ville à 30"

Tout d'abord, le concept de la « ville à 30⁺ » bouleverse le modèle existant depuis des années le 50km/h. Changer les habitudes de vie nécessite une organisation des circulations et une exploitation des rues très différentes. C'est pourquoi, les enjeux de la généralisation du 30km/h et ses nombreux avantages sont mis en valeur dans de nombreuses villes.

En effet, la généralisation du 30km/h en agglomération permet :

- une amélioration de la circulation du fait de certains conducteurs pressés qui ne souhaitent plus utiliser ces zones.

- une amélioration de la qualité de vie urbaine. Les automobilistes abandonne leur véhicule pour un mode de transport alternatif comme par exemple les transports en commun, le vélo, la marche. Ce qui engendre une amélioration du bien-être et la santé d'usagers en évitant une sédentarisation. Ainsi, l'adoption du 30km/h en agglomération redonne une nouvelle place aux modes actifs qui avait fortement diminuer au cours du 20^{ème} siècle.

- la réduction de la pollution atmosphérique. Selon une étude du CIRA, une réduction de la vitesse augmente les émissions polluantes, mais la diminution des accélérations entraîne une baisse des émissions. De plus, l'Adome en 2014 précise une faible vitesse améliore la fluidité du trafic donc décongestionne et ainsi réduit la pollution.

- des bénéfices indirects sur l'environnement en créant des pistes cyclables du fait d'une éventuelle réduction de voirie et planter des arbres.

- un atout pour les commerces de proximité car les piétons sont les meilleurs clients

- une diminution des nuisances du fait de l'abandon des véhicules.

Enfin pour établir la généralisation du 30km/h, il

est important de s'appuyer sur les textes réglementaires (B).

B) la réduction de la réglementation permettant une meilleure généralisation du 30km/h.

Tout d'abord, la démarche « code de la rue » initiée en 2006 a été une véritable avancée pour les besoins urbains de code de la route y a inscrit le principe de prudence.

Le décret du 30 juillet 2008 a introduit 3 mesures :

- l'édition d'un principal général de prudence pour les piétons et cyclistes
- la création de zone de rencontre
- l'installation des doubles sens cyclables dans les zones 30.

De plus, une nouvelle signalisation qui s'appelle les ellipses de rappel de vitesse permettant une meilleure visibilité des limitations de vitesse. Le 30km/h étant la règle en cas de généralisation, il n'y a pas de risque pour le conducteur. Il n'y a donc encombrement de l'espace public et une diminution du bruit visuel en supprimant les panneaux.

Ainsi, les ellipses de rappel de vitesse ont entré en vigueur par arrêté du 9 avril 2021.

Enfin, le double sens cyclable dans les zones à sens unique pour les véhicules motorisés est généralisé à toutes les zones à 30km/h. Et l'art. 223-17 du code général des collectivités territoriales * de généralisation du 30km/h en agglomération nécessite une certaine méthodologie avant d'être mise en application.

II Les solutions de la généralisation du 30km/h en périmètre communal

* permet au maire de voter de réduire la vitesse de la commune

FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE
INTERREGION EST

Intitulé du concours
ou de l'examen :

Technicien territorial
principal 2ème classe

CONCOURS (1) Interne (1)

Externe (1)

EXAMEN (1) Troisième concours (1)

(1) Cocher la case correspondante

ouvert le 14 avril 2022

à Châlons en Champagne

Epreuve de Rapport technique

Spécialité et/ou option : Déplacements et transports
(le cas échéant uniquement)

Numéro d'anonymat
Cadré réservé à
l'administration



9557565738

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

PARTIE

A

LAISSER EN BLANC

ET

A

RABATTRE

A. des autres techniques d'un périmètre
urbain à 30km/h.

Tout d'abord, il est important de commencer
par une phase expérimentale. Des tests peuvent
être effectués afin d'inciter l'automobiliste à réduire
sa vitesse. Les utilisateurs doivent être informés
de cette phase expérimentale.

Il est recommandé d'impliquer les usagers dans
cette démarche. Par conséquent, identifier les
usagers par un processus de concertation.

En plus, il doit être établi un plan de circu-
lation et une hiérarchisation des voies.

Une action devra être concertée et simulée
sur les caractéristiques physiques des espaces
affectés aux différents modes dans l'empire de
l'espace public pour l'aménagement et la
régulation.

L'aménagement peut être des pistes à double,
réintégration des voies à double sens ou encore
réduction de voies.

Un processus de sensibilisation et de communication est important auprès de la population. Il est nécessaire de lutter contre les idées reçues d'une limitation de vitesse.

Enfin, un changement de limitation de vitesse nécessite de mettre en place des contrôles informatifs et/ou pénaux. Il est également indispensable d'évaluer l'impact du dispositif et de communiquer sur les résultats.

B. La mise en place en périmètre urbain du 30km/h à Technicoglo.

Tout d'abord, informer les utilisateurs permet de réduire les mécontentements. Une enquête ménage préalable pourrait être envisagée.

Il conviendrait de contacter les associations de quartiers si elles existent.

Il est nécessaire de réunir le service voirie et le service mobilité afin de se mettre en adéquation avec les aménagements à prévoir.

Il serait plus efficace de mettre en place des équipes de rappel plutôt que des panneaux de signalisation. La généralisation du 30km/h

permet de ne plus avoir aucunes autres
limitées à scbm/h.

Un minimum d'aménagement est nécessaire pour
une cohérence de la limitation.

Concernant la communication, une conférence
de presse pourra être présentée par le vice
président aux transports. Celui-ci y indiquera
les nombreux bénéfices.

En conclusion, le scbm/h n'est pas justifié
en agglomération. Le scbm/h est incompatible avec
la vie locale. La santé, la sécurité, l'écologie
et l'économie sont des atouts non négligeables au
21^{em} siècle.

