

FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE  
INTERREGION EST

Intitulé du concours  
ou de l'examen :

Technicien Principal 2<sup>me</sup> classe

CONCOURS

(1)

Interne

(1)

Externe

(1)

EXAMEN

(1)

Troisième concours

(1)

(1) Cocher la case correspondante

ouvert le 14 Avril 2022

à CHAONS EN CHAMPAGNE

Epreuve de Rapport technique

Spécialité et/ou option : Réseaux, voirie et infrastructures  
(le cas échéant uniquement)

Numéro d'anonymat  
Cadré réservé à  
l'administration



9577265747

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

PARTIE

A

LAISSER EN BLANC

ET

A

RABATTRE

Techniille

le 14 Avril 2022

Direction de la voirie

Rapport à l'attention de Madame la maire,

Objet : le développement des circulations douces

Références : loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation  
rationnelle de l'énergie (loi LAURE)  
loi du 11 février 2005, loi Handicap  
loi du 24 décembre 2019, (loi LOM)

La densification urbaine, le vieillissement de la population,  
le besoin de calme exprimé par les habitants ou encore le  
déconfinement sont autant d'éléments qui font que  
les nouveaux modes de mobilité se développent.

De plus la réduction de l'impact environnemental des  
déplacements est une nécessité pour lutter contre le dérègle-  
ment climatique et protéger la santé de tous.  
Le développement des modes doux est un véritable  
enjeu pour les collectivités.

les circulations doivent également à être connues et sont en cadres juridiques (I); les modes de déplacement doivent s'inscrire dans le territoire via des schémas directeurs (II)

## I. Du développement des circulations dans aux obligations juridiques.

les modes deux doivent être définis clairement (A) pour répondre aux obligations imposées par les différentes lois (B)

### A. Contexte, objectifs et enjeux :

Un mode deux est aussi un mode actif de déplacement. Cela regroupe tous les modes de déplacement sans apport d'énergie autre que humaine tel que la marche, le vélo ou encore le roller. Les usages potentiels des modes de déplacement deux sont nombreux, ne serait ce que du fait de la nécessité de se déplacer quotidiennement à pied par exemple ou un autre mode de déplacement.

Les usages des modes deux sont très variés. Il est donc essentiel d'assurer les besoins de ces usages en assurant avant tout les besoins de base pour leur permettre de se déplacer par les modes deux. Cela passe par la sécurité sur voie, la sûreté vis-à-vis des personnes mais aussi des vols et des aléas

d'horaires. Doit également figurer dans ces besoins de base la continuité des itinéraires ainsi que la lisibilité des itinéraires.

Il est également nécessaire d'assurer les arbitrages indispensables. En effet les réalisations effectuées sont souvent critiquées par les usagers à qui elles sont destinées. Le partage de la voirie est le plus souvent d'un mauvais coup.

## B. Contexte juridique :

L'étude de faisabilité de la création d'aménagements cyclables lors des projets de création ou de rénovation de voies est devenue obligatoire avec la loi du 30 décembre 1996, la loi LAURE.

Les aménagements d'itinéraires de circulation dans en agglomération sont concernés par la loi Handicap du 11 février 2005. Il doit donc intégrer des préconisations techniques adaptées.

La loi MTE du 26 décembre 2019 vise à améliorer la mobilité du quotidien et porte des obligations fortes en matière de développement des mobilités actives et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. La loi d'Orientation des Mobilités vise à enforcer la transition énergétique des mobilités en utilisant une variété de leviers : renforcement du plan vélo et des aménagements favorisant la pratique du vélo par exemple. La MTE précise les obligations de création d'aménagements cyclables en agglomération. En effet, elle précise la forme que doivent prendre ces aménagements : pistes cyclables, bandes cyclables, zones de rencontres ou marquage au sol par les chaussées à une seule file de circulation.

Les circulations dans tendent à se développer et sont encadrées par différentes lois qui imposent aux collectivités leur mise en place via un schéma directeur des circulations dans.

## II. Mise en place du schéma directeur des circulations daves.

La mise en place d'un schéma directeur nécessite un état des lieux (A) pour s'orienter vers une mise en œuvre optimale de ce schéma (B).

### A - Diagnostic de l'existant et étude de faisabilité.

La collectivité désigne un chef de projet qui lui-même constitue une cellule de pilotage. Cette équipe doit établir un état des lieux de l'existant. Elle doit être constituée de personnes compétentes pour établir une hiérarchisation des réseaux de voirie en adéquation avec les fonctions des différentes zones. Cette hiérarchisation sera présentée aux élus, aux associations ainsi qu'aux usagers lors de la réunion publique qui présentera le projet.

L'état des lieux et la hiérarchisation du réseau constitue une aide à la décision par réflexe à l'organisation des circulations et programmer les interventions. Cela alimente également l'étude de faisabilité.

Le CPIC s'assure également des moyens disponibles internes à la collectivité par un engagement bien à projet de schéma directeur des circulations daves.

### B - Mise en œuvre du schéma directeur des circulations daves :

Le chef de projet doit s'assurer du budget qui lui est alloué pour la mise en place du schéma directeur des circulations daves.

Il aide la maîtrise d'ouvrage à rédiger les marchés publics pour la réalisation de son projet.

Il propose des outils de mise en œuvre comme Bemski proposé par la Poste. C'est un outil qui aide les collectivités à la mise en œuvre et propose également un financement.

FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE  
INTERREGION EST

Intitulé du concours  
ou de l'examen :

Technicien Principal 2<sup>me</sup> classe

CONCOURS

 (1)

Interne

 (1)

Externe

 (1)

EXAMEN

 (1)

Troisième concours

 (1)

(1) Cocher la case correspondante

ouvert le 14 Avril 2022

à CHAONS EN CHAMPAGNE

Epreuve de Rapport technique

Spécialité et/ou option : Réseaux, voirie et infrastructures  
(le cas échéant uniquement)

Numéro d'anonymat  
Cadre réservé à  
l'administration



9577265747

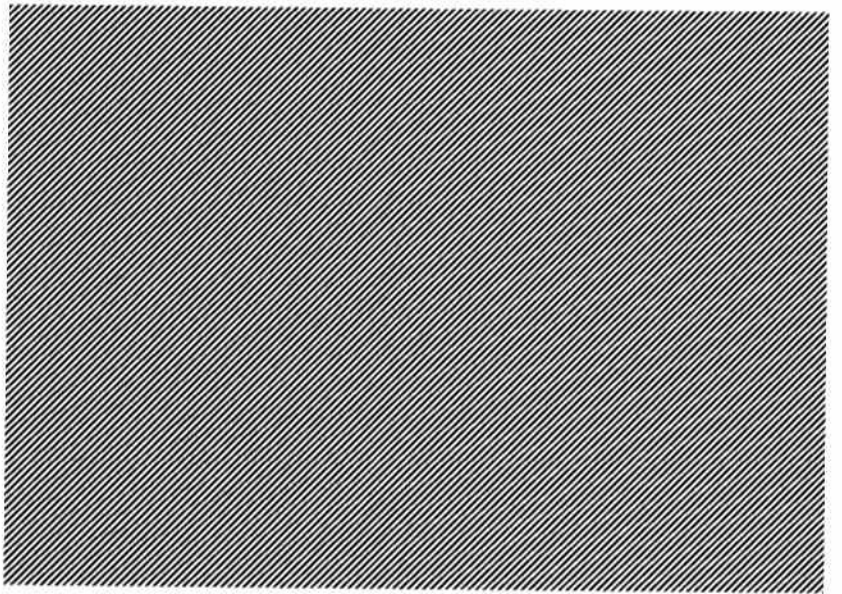
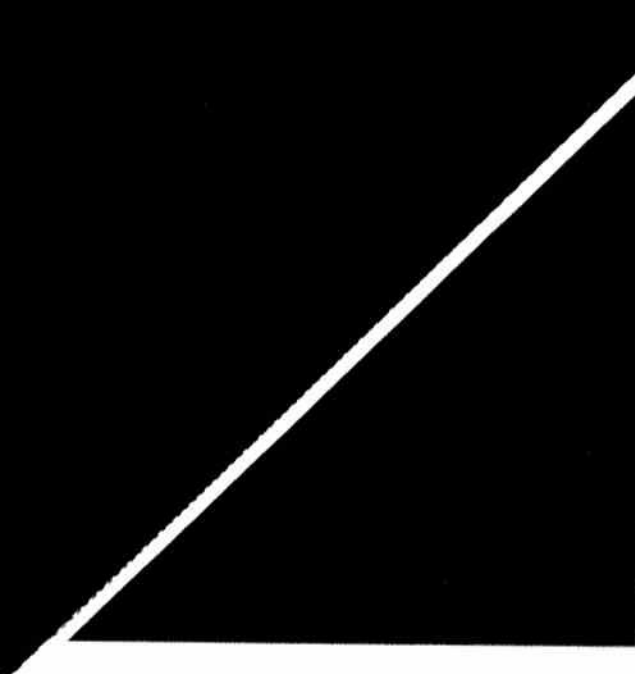
Humecter, rabattre et coller la partie gommée.  
OBLIGATOIRE POUR GARANTIR VOTRE ANONYMAT

Les aménagements proposés doivent être en cohérence avec les autres documents de planification (urbanisme, déplacement...), il est donc indispensable de communiquer transversalement entre les services.

En effet le schéma directeur est un acte d'organisation de itinéraires de circulation dense et doit assurer la cohérence et la continuité des itinéraires de circulation dense.

les élus mais aussi les associations et les usagers doivent être informés des choix retenus, de l'évolution du projet, du calendrier annoncé par les entreprises réalisatrices des travaux mais aussi du coût financiers et des aléas éventuels rencontrés.

Le schéma directeur doit faire l'objet d'une évaluation tout au long de sa réalisation pour apporter d'éventuelles modifications. Une évaluation finale est aussi prévue afin de connaître les bénéfices de ce projet.



<p>Lined writing area with horizontal dashed lines.</p>
---



