

ÉPREUVE DE PROJET

SPÉCIALITÉ « VOIRIE ET RESEAUX DIVERS »

NOTE OBTENUE : 14,25 / 20

Une nouvelle équipe municipale d'une ville de la Communauté d'Agglomération d'INGECO souhaite développer la piétonisation dans son centre historique et notamment au niveau de la zone commerçante. Elle voudrait commencer par la rue du Commerce où l'activité est la plus importante.

Désigné chef de projet, je serai en charge de mettre en œuvre la commande.

Ainsi, dans un premier temps, il conviendra de rédiger une note à l'attention du Directeur Général des Services afin de présenter l'urbanisme tactique. Dans un deuxième temps, nous travaillerons sur la méthode pour modifier le modèle de trafic dont nous disposons, donnée essentielle avant toute modification du plan de circulation. Ensuite, il apparaît essentiel de réfléchir à la méthodologie et au planning en déclinant toutes les étapes du projet. Puis, compte-tenu des enjeux, il faudra définir une méthode de concertation.

Enfin, dans une dernière partie, en fonction des conclusions de l'urbanisme tactique, nous pourrions établir un projet argumenté de la rue du Commerce.

QUESTION 1

Note à l'attention du Directeur Général des Services

Objet : Urbanisme tactique

L'urbanisme tactique est un concept qui existait déjà, mais qui était encore peu utilisé. Il a émergé lors de la crise du Covid-19, à la sortie du premier confinement. À ce moment, le vélo et la marche à pied apparaissaient comme des outils de distanciation sociale. Dans une première partie, il semble important de s'arrêter sur les avantages et les inconvénients du dispositif. Puis, dans un second temps, je vous présenterai les outils qui peuvent être mis en œuvre simplement.

I. Les avantages et inconvénients

a. Les avantages

L'urbanisme tactique est peu coûteux car il nécessite peu de temps et de matériaux à la mise en œuvre. Il est aussi réversible. Il permet d'optimiser les espaces de manière temporaire en réduisant la place de la voiture. Étant rapide à mettre en œuvre, les habitants peuvent profiter des aménagements rapidement. Il permet aussi de mener des projets éphémères. C'est un préalable intéressant avant tout projet urbain, car il permet un retour immédiat sur les politiques publiques. Il permet en effet de mieux connaître les usagers et de renforcer le lien avec eux pour préfigurer de grands changements. C'est clairement un outil de participation citoyenne.

b. Les inconvénients

Il ne peut pas toujours préfigurer l'aménagement définitif de l'espace public, surtout dans le cas de transformation de la voirie en aire piétonne. Dans ce cas, il semble difficile d'empêcher totalement la circulation des automobiles et le stationnement anarchique.

II. Les outils

Il est tout à fait possible de matérialiser une piste cyclable avec des plots. Les espaces peuvent être délimités par des bandes et marquages au sol. Les parkings peuvent être neutralisés et aménagés avec des assises et des tables. Ils deviennent des lieux propices au lien social. Il est aussi possible de positionner des jardinières afin de préfigurer de nouvelles zones de plantations. Il est possible de créer des quais de bus temporaires. Des feux tricolores provisoires peuvent aussi être mis en

place. Pour conclure, l'urbanisme tactique apparaît comme un outil important dans la démarche de projet qui permet de vérifier la faisabilité et l'acceptabilité d'un aménagement.

QUESTION 2

Les élus souhaitent modifier le plan de circulation pour accompagner la piétonisation. La communauté d'agglomération ne dispose pas d'un modèle de trafic récent. Nous allons donc repartir sur l'existant et le mettre à jour avec des données actualisées. Il faudra intégrer plusieurs informations pour vérifier les reports de circulations sur les autres voies.

a. Les comptages pneumatiques

Ce type de comptage permet d'avoir le nombre de véhicules circulant sur une voie pendant une période. Il permet de savoir combien de voitures, de camions et même de vélos empruntent quotidiennement une voie. Il permet, après analyse, de récupérer les flux de transit ou de délestage.

b. Les comptages directionnels

Ils nécessitent une présence au niveau des carrefours et permettent de confirmer les itinéraires privilégiés par les usagers.

c. Une étude de stationnement

Une étude de stationnement semble être un bon complément, compte-tenu de la présence des lignes de tramway. Il est important de vérifier le nombre de stationnements pendulaires. Ces véhicules risquent de tourner dans le secteur pour chercher des places et s'ajouter au trafic existant sur les rues attenantes à la rue du Commerce.

d. Enquête origine destination

Cette enquête permettra d'identifier les habitudes de déplacement des usagers afin de vérifier les impacts sur leurs déplacements. Peut-être que le travail sur la centralité implique aussi la création d'offre de stationnement en périphérie.

Pour conclure, ces données seront intégrées au modèle et permettront d'avoir une projection sur les impacts de circulation.

QUESTION 3

La mise en place d'une zone piétonne nécessitera une organisation spécifique avec une gouvernance et un pilotage. Les étapes devront impérativement être effectuées ; il y aura une nécessité d'évaluer à chaque étape clé du projet.

a. Définition des besoins

À ce moment, en tant que chef de projet, je réaliserai une lettre de mission à l'attention de ma hiérarchie. Cette lettre à vocation à éclaircir les zones d'ombres et rappeler les principaux enjeux.

b. Constitution d'un comité de pilotage

Ce groupe, constitué d'élus de la ville, de l' élu en charge de la mobilité au sein de la communauté d'agglomération et du directeur général des services techniques, validera les différentes étapes du projet.

c. Constitution d'un comité technique

Ce groupe sera supervisé par le chef de projet. Il sera issu de différents services de la ville et de la communauté d'agglomération.

d. Consultation d'une assistance à maîtrise d'ouvrage pour les études préalables et la concertation

Compte-tenu de la complexité du projet et de la nécessaire concertation, il semble intéressant d'être accompagné par des partenaires extérieurs.

e. Diagnostic

Il s'agit d'une étude préalable qui permet de mettre à jour le modèle de trafic. Cela permet d'avoir une photographie des habitudes des usagers.

f. La concertation

Il semble essentiel de travailler avec les usagers et les commerçants dès le départ pour entendre les besoins et bénéficier de leur expertise d'usages. Il faudra ensuite revenir vers eux avec un aménagement transitoire.

g. Urbanisme tactique

Ce concept apparaît comme un outil de la concertation. Il permet de vérifier si un aménagement est conforme aux attentes des usagers et commerçants.

h. Évaluation

Cette étape est importante, car elle permet de vérifier l'acceptabilité et les impacts sur la circulation et le stationnement. C'est important, car sur la rue du Commerce nous prévoyons la suppression de 50 places.

i. Validation

Dans cette étape, les élus valident en COPIL la continuité du projet.

j. Esquisse

L'AMO réalise en esquisse qui reprend les principaux enjeux relevés lors de la phase d'urbanisme tactique. Cela permet d'avoir une première estimation.

k. Suite concertation

L'esquisse est présentée aux participants de la concertation.

l. Consultation d'une maîtrise d'œuvre

À ce stade, il est temps de consulter une maîtrise d'œuvre. Ils travaillent sur la conception du projet en lien avec l'AMO afin de répondre aux enjeux identifiés dans la phase de concertation et entrant technique (effacement de réseaux).

m. Validation

À ce stade, le plan projet est présenté aux élus du COPIL qui valident ou non le projet.

n. Réalisation du DCE

La maîtrise d'œuvre réalisera les pièces constitutives de la consultation des entreprises de travaux.

o. Appels d'offre

La maîtrise d'œuvre procèdera à la mise en ligne des marchés de travaux en lien avec le service marché de la communauté d'agglomération.

p. Analyse

Les offres sont analysées par la maîtrise d'œuvre qui établira un rapport d'analyse des offres.

q. Commission d'appel d'offre

Le RAO sera présenté à la CAO qui validera le candidat retenu.

r. Phase de préparation et d'information

L'entreprise effectuera une préparation détaillée des travaux. Des informations seront diffusées par boîtage dans un périmètre à définir lors d'un COPIL. Des panneaux d'information seront positionnés sur le chantier pour expliquer la genèse du projet et les différentes étapes des travaux.

s. Phase de travaux

Il faudra respecter un phasage respectant l'activité des commerçants et la circulation des clients et bien sûr des riverains. Durant cette période, il sera important de mettre en place un livre de chantier pour assurer le lien avec les usagers et commerçants.

PHASE PROGRAMMATIQUE				PHASE PRO TRAVAUX					
Définition des besoins → Constitution COPIL/COTECH	Diagnostic	Concertation			MOE consultation	Réalisation plan projet + chiffrage	Consultation Trx + analyse + CAO	Phase préparatoire	Travaux
→ Consultation AMO		1 ^{ère} rencontre avec usagers et commerçants	←Phase tactique→						
4 mois	2 mois	6 mois			3 mois	1 mois	2 mois	1 mois	5 mois

QUESTION 4

NOTE à l'attention du
Président de la Communauté d'Agglomération

Objet : méthode de concertation

La piétonisation est un enjeu fort pour les collectivités qui s'engagent à lutter entre autres contre le dérèglement climatique. Mais ce n'est pas sans conséquences sur les habitudes des usagers, d'où la nécessaire concertation.

- I. Les enjeux de la piétonisation
 - a. La sécurité
La suppression du trafic automobile réduit le risque d'accident. En effet, cela contribue à sécuriser les déplacements des usagers les plus vulnérables, les piétons en l'occurrence.
 - b. Développer les modalités actives
La piétonisation des voies fait disparaître les voitures des centres urbains. Cela incite les gens à se déplacer autrement. Ils privilégient les transports en commun associés avec la marche à pied et le vélo. Même les livraisons peuvent être envisager à vélo. Dans certaines grandes villes, l'activité se développe fortement.
 - c. La santé
Les gaz d'échappement sont nocifs pour la santé. Les particules fines en suspension dans l'air peuvent provoquer des maladies graves et l'augmentation d'allergies chez les usagers.
 - d. Moins de ségrégation des espaces
Réduire la place de la voiture permet de tout mettre à niveau et de mieux partager les usages. Il devient possible d'étendre les terrasses des commerçants ou encore de planter pour répondre à la problématique d'îlot de chaleur.
 - e. Créer du lien
La voie piétonne peut aussi être un endroit où l'on se rencontre. Ce n'est plus seulement un lieu de passage, mais une zone de convivialité. Il est par exemple possible d'installer des tables de jeux ou des terrains de pétanque. Ces lieux maintiennent une présence et sont favorables à la vie locale et au commerce.
- II. La concertation
 - a. Création d'une plateforme de concertation
L'ouverture d'une plateforme numérique dédiée à la concertation sera un atout essentiel tout au long de la concertation. Une information de quartier sera diffusée dans les boîtes aux lettres pour inviter les gens sur la plateforme. Un groupe de travail sera constitué sur la base de candidatures sur la plateforme. Durant la phase d'urbanisme tactique, il sera possible de recueillir les avis sur la plateforme. Le groupe de concertation recevra une notification par mail pour toute nouvelle publication sur la plateforme.
 - b. Un groupe de travail
Un panel d'usagers et les commerçants seront invités à partager leur ressenti sur le fonctionnement de la rue en émettant des avis qui pourront permettre d'établir une esquisse du projet.
 - c. Évaluation
À l'issue de l'urbanisme tactique le groupe de travail émettra un avis sur les aménagements transitoires. L'assistance à maîtrise d'ouvrage présente durant toute la concertation en tiendra compte pour la réalisation de l'esquisse.
 - d. L'esquisse
L'esquisse sera présentée au groupe d'habitants pour évaluation afin de vérifier l'acceptabilité. Elle sera publiée par ailleurs sur la plateforme numérique.

e. Groupe de suivi

Le groupe de travail restera un partenaire jusqu'à la fin de travaux où une évaluation sera réalisée pour vérifier si l'aménagement est conforme aux attentes.

QUESTION 5

La phase de concertation et d'urbanisme tactique ont permis de définir les grandes orientations du projet. Il en ressort que les espaces piétons doivent être le plus larges possible marqués par la présence de végétaux. Les livraisons aussi doivent être possibles et les aménagements cyclables d'au moins 3 mètres. Cela implique différents choix sur les composantes du projet.

a. La circulation

Pour ce projet, il a été décidé de bien distinguer les usages pour éviter les conflits entre piétons et vélos pressés qui sont en transit. Les espaces piétons seront confortables de chaque côté de la voirie. Les espaces verts seront interrompus ponctuellement au droit des terrasses pour donner de l'espace aux piétons. Les accès pour livraison seront maintenus et les véhicules pourront s'arrêter entre 6h00 et 11h00 afin de ne pas entraver le cheminement piéton durant les heures d'affluence. Les vélos circuleront sur un espace du centre de la zone piétonne avec des caniveaux en pierre naturelle.

b. La gestion des accès

Un dispositif de contrôle d'accès sera positionné à l'entrée de la voie à chaque extrémité de la rue piétonne. Les résidents et les commerçants disposeront de badges. Le flux de circulation se fera du nord vers le sud pour assurer un bon écoulement des véhicules de la zone. Pour les livreurs, un ticket sera généré avec l'heure d'arrivée. LE ticket devra être apposé sur le tableau de bord. La borne d'accès à la zone piétonne sera positionnée à gauche de la voie dans l'espace vert.

c. Le traitement des modes de déplacement.

1. Les piétons

Nous avons privilégié de vastes zones piétons de part et d'autre de la rue sans ségrégation de l'espace, c'est-à-dire que les espaces ne seront pas délimités par une bordure ou du mobilier qui entraverait le cheminement et nuirait à l'accessibilité. Des bancs pourront être positionnés au niveau des espaces plantés pour offrir des zones de repos et de convivialité. Les bancs sont très importants car sans eux les gens qui ont des difficultés à se « mouvoir » ne sortiraient pas.

2. Vélos

La chaussée dédiée aux vélos sera revêtue d'enrobé grenailé. Il y aura donc un confort de roulement. L'axe vélo sera confortable : 3,5 mètres. Les caniveaux en limite auront une faible pente et seront circulables comme le reste de la voie vélo.

d. Caractéristiques de la voie

L'ensemble de la rue sera sur un même niveau et perméable en travers. Il y aura des discontinuités dans les espaces verts pour offrir ponctuellement plus d'espaces aux piétons. Les zones piétonnes seront pavées en pierre naturelle avec un aspect bouchardé pour répondre aux critères de qualité attendu dans le périmètre sauvegardé. Le traitement différencié de l'espace piéton et vélo renforcera l'accessibilité du lieu pour les non-voyants qui détecteront avec leur canne le changement de fonction de la voie.

e. Les plantations

Les zones seront plantées avec des arbres afin d'offrir de l'ombre et répondre aux problématiques de l'îlot de chaleur. Les espaces verts pourront aussi être mis à la disposition des habitants qui pourront planter des aromatiques ou encore des légumes.

Plan 2 : Profil en travers Rue du Commerce - Etat Projeté – Echelle
1/50^{ème} (un exemplaire à rendre avec la copie)

