

EXAMEN PROFESSIONNEL D'INGÉNIEUR TERRITORIAL 2022

SPÉCIALITÉ « INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX » OPTION « DÉPLACEMENTS, TRANSPORTS »

ÉPREUVE DE PROJET

NOTE OBTENUE : 15 / 20

Question 1

INGEREG
Direction de la Mobilité

le 16 juin 2022

NOTE

A l'attention de Messieurs les Maires

Objet : Mise en œuvre de Plans de Mobilité Simplifiés (PDMS)

Références : Loi du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités (LOM)

Les engagements pris en termes de réduction des gaz à effet de serre (GES) au niveau national et international, ainsi que les hausses répétées du coup des carburants impactent notre rapport à la mobilité et obligent à revoir et diversifier l'organisation de notre mobilité. C'est particulièrement vrai dans les territoires ruraux où 80 % des déplacements quotidiens s'effectuent en voiture. C'est en cela que réside l'établissement des Plans de Mobilités Simplifiés (PDMS), structurer les déplacements du quotidien.

Nous verrons tout d'abord les enjeux contextuels de la mobilité dans les territoires ruraux (I) puis les dispositions actuelles des PDMS (II).

I – Un contexte commun aux territoires urbains et des spécificités à grande étendue et des disparités territoriales des territoires ruraux font que malgré des points communs avec les villes, ces territoires et des enjeux aussi distinct (1), et avec de nombreux champs à développer et exploiter.

1) Les enjeux de la mobilité :

Les enjeux de la mobilité dans les territoires ruraux se retrouvent dans les trois sphères thématiques du développement durable. Tout d'abord, du point de vue économique, il y a un enjeu d'attractivité des territoires, sur le plan résidentiel touristique et économique. L'accessibilité à la mobilité est un facteur d'attractivité pour ces territoires, notamment pas l'accès aux transports en commun. Le déplacement peut être également une forte dépense contrainte. Il y a également un enjeu social, avec l'accès aux soins, à l'emploi, l'autonomie des personnes. Contrairement au tissu urbain, le risque d'isolement en territoire rurale est plus grand notamment chez les personnes ne détenant pas de permis de conduire si les autres champs de la mobilité ne sont pas développés.

Enfin, les enjeux environnementaux sont à prendre en considération pour la santé des personnes, avec la baisse des GES, sur la sécurité des déplacements avec la baisse du trafic motorisé et permettre une augmentation du cadre de vie.

2) Les champs d'action de la mobilité

De nombreuses thématiques sont à développer pour la mobilité des territoires ruraux dans les PDMS.

Tout d'abord, il y a le développement des modes actifs, notamment la marche ou le vélo. Il s'agira, compte tenu des distances à parcourir, de renforcer le maillage cyclable en termes d'itinéraires et d'aménagements, ainsi que favoriser la marche dans les centres bourgs.

Il est à noter également l'accompagnement aux usages partagés de la voiture.

Un travail peut être effectué sur le renforcement des infrastructures de transport en commun avec les gestionnaires concernés, ainsi que favoriser le recours à l'intermodalité, notamment avec l'offre ferroviaire.

Le lien entre urbanisme et modalité peut être renforcé avec des aménagements propices aux modes actifs et le développement de polarités proche de nœuds intermodaux.

Enfin, le champ de la communication et l'accompagnement au changement occupe une part importante du processus, au-delà de l'aménagement, afin d'inciter à l'évolution des pratiques, pour les déplacements pour lesquels une alternative plus durable existe.

II) Les dispositions des PDMS

Introduits par la loi LOM, et comprenant les anciens Plans de Mobilité Ruraux (PMRU), les PDMS disposent de davantage de souplesse que leur homologues, les plans de Mobilité, dédiés aux grandes agglomérations, à la fois dans leur cadrage (1) et leur partage (2).

Le cadre des PDMS

Sur le plan méthodologique, les PDMS sont facultatifs. Pour autant, ils sont un outil d'organisation du territoire très souple, permettant une prise en compte des spécificités locales.

L'accent est mis sur la concertation dans ce cadre. Elle est toujours obligatoire, mais de manière assouplie par rapport aux PDM, soumis à enquête publique. Cela permet de trouver la manière la plus adéquate de faire participer le public parfois par le biais de consultation, de visite de terrain ou d'ateliers.

Le PDMS n'a également pas de relation avec les autres documents de planification, et n'est pas opposable. Celui-ci a une existence juridique mais sans effet juridique.

Le partage

Le partage de document est effectué par les autorités organisatrices des mobilités (AOM).

Un certain nombre de consultations pour avis est prévu notamment auprès des Régions, Départements concernés, et des autre AOM limitrophes concernés.

La procédure d'élaboration se déroule de cette manière avec la consultation des usagers des partenaires privés et institutionnels, puis intervient la phase de diagnostic et d'élaboration de la stratégie puis sa déclinaison en plan d'actions. Enfin intervient la consultation pour avis des autorités et gestionnaires concernés avant approbation. La procédure dure habituellement de 12 à 24 mois.

Le PDMS est une opportunité pour son articulation possible avec les autres documents de planification et permet une meilleure prise en compte de la mobilité dans les territoires ruraux. Il constitue également un socle utilisable pour les recours aux appels à projets, et le développement de l'innovation.

Question 2 :

a) Plusieurs freins existent concernant l'utilisation du vélo en zone dense. Tout d'abord, il y a souvent peu ou pas d'itinéraires et d'aménagements disponibles pour les cyclistes, obligeant à la mixité avec le trafic motorisé sur des zones à plus de 50 km/h.

De même, sur ces tronçons, on observe souvent un trafic de véhicules légers et poids lourds important, et cela renforce le sentiment d'insécurité des usagers.

La longueur et /ou le dénivelé des itinéraires est également un frein à l'utilisation du vélo.

L'absence de signalisation de direction est également un frein. Même en l'absence d'aménagement, une signalisation adaptée telle que l'on peut la voir aux Pays-Bas permettrait de rebattre les cyclistes sur des voies à faible trafic.

Enfin, le fait de considérer le vélo comme un mode uniquement de loisir nuit à son développement.

b) Des leviers existent pour le développement du vélo. Tout d'abord, il y a l'essor du vélo à assistance électrique (VAE), qui permet de résoudre la question de la distance et du dénivelé.

La sensibilisation est également un champ important. Il s'agit notamment de communiquer sur le partage de la voirie entre les modes, afin d'éviter les conflits d'usage. Celle-ci peut se faire à destination du grand public, mais également des établissements scolaires.

L'intermodalité est un levier essentiel en zone plus dense, compte tenu des distances parfois importantes à parcourir. Il convient donc de développer les dispositifs de prise de vélo dans les cars et les trains.

Enfin, il est à noter le levier important de la requalification des infrastructures. L'aménagement de continuité cyclable étant rendu obligatoire lors de tout projet d'aménagement par l'article L228 du Code de l'environnement, il convient de profiter de chaque opportunité de développer les infrastructures.

c) En matière d'actions, il peut tout d'abord être effectué un recensement du réseau de la collectivité. Cela permettra de définir l'infrastructure existante, les discontinuités et ruptures, ainsi que la voirie possible mutualisable, comme les chemins agricoles ou la transformation de cheminements piétons en voie verte. Cela fera partir intégrante du diagnostic du schéma directeur vélo.

Afin d'inciter à la pratique, il serait possible de développer un service de location de vélo longue durée, ce modèle étant plus adapté aux territoires ruraux que le vélo en libre-service. Cela nécessitera l'achat d'une flotte de vélo, dont la VAE, et les vélos cargo à destination des familles.

Afin de développer l'intermodalité, il conviendrait de renforcer l'offre de stationnement au niveau des nœuds intermodaux. Pour cela, nous pouvons nous appuyer sur les dispositions prévues par la loi LOM.

Au sein d'un schéma directeur vélo devra être prévu un schéma directeur de signalisation de direction cyclable, afin de développer le réseau à la fois pour les trajets domicile travail et pour les loisirs. Cela permet également de donner l'importance égale du réseau cyclable avec le réseau routier classique.

Question 3 : Plusieurs choix techniques ont été effectués

Tout d'abord concernant la vitesse, le choix a été de proposer un passage en zone 30, pour les deux rues concernées, permettant d'adapter les choix concernant les aménagements modes actifs. De plus, compte tenu du trafic, cela permet d'apaiser la zone tout en prenant en compte les contraintes de circulation.

Concernant les aménagements cyclables, la zone 30 n'étant pas considérée comme un aménagement de continuité cyclable selon l'article L228-2 du Code de l'Environnement et tenant compte des 7000 véhicules par jour sur la route principale, le choix s'est porté sur la création de deux bandes cyclables. Il a été considéré qu'une piste bidirectionnelle engendrerait davantage de conflit pour l'accès à la gare et notamment du parking.

Les voies de circulation ont été redimensionnées à 2.90m par voie, compatibles avec les exigences de la zone 30, et permettant malgré tout le croisement de deux poids lourds à vitesse réduite.

L'interdiction de traité en plateau, avec mise en place de priorité à droite, ce qui permet de pacifier au mieux l'intersection, et rendre des traversées piétonnes plus accessibles et plus confortables. Les passages piétons ne seront pas matérialisés car en zone 30, en revanche les bandes d'éveil à la vigilance seront installées.

Un double sens cyclable (DSC) est créé sur la voie secondaire. Pour le confort de [mot illisible] et la mise en accessibilité du trottoir, passant de 1 à 2 mètres, le stationnement devra être supprimé sur le linéaire. Le DSC est traité en bande pour permettre davantage d'efficacité.

Un stationnement vélo est prévu à la fois sur voirie pour les stationnements de courte durée, un abri sécurisé vélo sera également prévu, en lien avec le gestionnaire du parvis, pour les stationnements à la journée ou la semaine.

Afin de concourir à l'effort de renaturation d'espace public, il est proposé la création d'espaces verts de part et d'autres du plateau, à une hauteur moins de 70 cm afin de ne pas créer de masques visuels et une débitumination du parvis sera effectuées, en l'absence de réseau, pour l'ajout de zones ombragées avec des arbres.

Selon la topographie de la zone, une partie des eaux de ruissellement pourront être rejetées dans les espaces verts, le surplus sera rejeté dans le réseau principal par raccordement à la fosse d'espace verts.

Des avaloirs seront à prévoir en amont des remparts du plateau.

La traversée des piétons est réduite par la mise en place d'une avancée au droit du plateau, les trottoirs sont élargis pour arriver à 1,6 m sur la route principale zone sur la route secondaire.

Le stationnement est abaissé de places, avec 64 places disponibles en parking.