

# CONCOURS D'INGÉNIEUR 2025

## EXTERNE

## SPÉCIALITÉ « INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX »

### ÉPREUVE DE NOTE

Pôle Voirie - Déplacement  
Commune d'Ingéville

le 18 juin 2025

Note

à l'attention de Madame la Directrice Générale des Services Techniques

Objet : La prise en compte du piéton en milieu urbain

Références : Loi pour l'Égalité des Droits et des chances – 2005  
Loi pour l'orientation des Mobilités- 2019

La marche à pied est le premier mode de déplacement de l'Homme qui lui a permis à travers l'Histoire de traverser et conquérir des Continents. Puis, face aux grandes avancées technologiques, elle est devenue secondaire voire oubliée par les politiques publiques. Elle est remplacée par la « dépendance automobile » pour les trajets domicile-travail au pour les courses du quotidien. Pourtant, en France, 56% des Français pratiquent la randonnée pédestre qui reste ainsi le premier loisir sportif.

Suite à la Pandémie du COVID19, une prise de conscience collective a restimulé la pratique de la marche en zone urbaine. Les piétons reprennent leur place en ville et mettent en lumière les nombreux enjeux associés à leurs déplacements en incitant l'ensemble des acteurs et des politiques publiques à évoluer. De nombreux leviers d'actions pertinents comme les plans piétons se développent ainsi en milieu urbain (I).

Ces solutions bénéfiques peuvent aussi être adaptées à la commune d'Ingéville afin de permettre l'évolution de l'Espace public au profit de l'ensemble des piétons qui pratiquent la marche en ville. II)

## I) La marche en ville, au cœur des enjeux politiques et actions publiques

### A – La place des piétons dans les espaces publics : évolution des pratiques révélatrices des pistes d'améliorations

Depuis la crise sanitaire, une nouvelle vision du déplacement a pris place : les piétons et les cycles occupent de plus en plus les espaces publics en ville. En 2019, une étude du CEREMA a montré qu'en zones urbaine et péri-urbaine, la marche à pied représentait 64% des déplacements. Elle peut être unimodale ou intermodale, c'est-à-dire couplée à d'autres modes de transports urbains : vélo, trottinette, métro, bus... Les marcheurs sont aussi très diversifiés : la population la plus majoritaire est celle des enfants entre 5 et 10 ans, accompagnés d'un adulte. Il y a les plus de 65 ans qui représentent une autre part majoritaire des piétons. Sans oublier les parents avec poussettes, personnes à mobilité réduite ou ayant un autre handicap (visuel, auditif, sensoriel...). Cette notion de handicap a d'ailleurs été élargie en 2005 par la Loi « Accessibilité » afin que tous les usagers puissent se déplacer sans rupture de la chaîne de déplacement. Ces usagers très diversifiés empruntent les espaces publics que sont les trottoirs, carrefours, passages piétons ou encore aires de jeux en passant par les arrêts de transports en commun. Ces espaces publics partagés en deviennent très dynamiques. Face à cette augmentation de la pratique de la marche en ville, les usagers « piétons » permettent d'y recenser un certain nombre d'enjeux et pistes d'amélioration.

Tout d'abord, le partage des espaces publics entre modes différents entraîne un certain nombre de conflits entre usagers et plus préférentiellement entre piétons et cycles plus trottinettes. Ils sont souvent liés à des espaces mal aménagés ou mal utilisés ou non respectés.

Au-delà des conflits (à l'inverse du principe de mode « apaisé », il peut régner une forme d'insécurité quant à vitesse autorisée par les véhicules motorisés ou la proximité des voies circulées auprès des écoles. Les enfants et personnes âgées sont les usagers les plus vulnérables et sont des témoins de l'insécurité routière ou du partage des espaces publics.

Pour les usagers à mobilité réduite, les contraintes sont liées essentiellement au revêtement choisi du sol, voie et aux nombreux obstacles rencontrés : dépôts, voitures mal garées. L'évitement d'un obstacle est accidentogène.

D'autres contraintes pouvant limiter la pratique de la marche est la sensation d'insécurité majoritairement remontée par les femmes en l'absence de visibilité y compris d'éclairage public. Ou encore l'absence d'aménagements : végétation, bancs non ombragés, passages piétons trop distants déviant ainsi les pratiques des usagers toujours génératrices de danger.

Finalement, le collectif « Place au piéton », suite à son enquête nationale : Baromètre des villes marchables, relève que les piétons notent leurs conditions de marcheur en ville à 9,2/20.

Afin de prendre toute la mesure de ces difficultés et les faire évoluer pour les adapter au mieux aux pratiques actuelles et à venir, une fédération d'acteurs multiples s'est mise en place pour mettre en œuvre des leviers d'actions profitables à la marche en ville.

### B – Des acteurs impliqués vers une démarche de solutions opérationnelles pertinentes au profit des piétons

Même si la Loi « Accessibilité » de 2005 impose aux collectivités ou EPCI la mise en place du PAVE, ou bien en 2019 la Loi LOM (Loi pour l'Orientación des Mobilités), qui a inscrit la définition des mobilités actives dans le Code des Transports, c'est seulement depuis 2002/2023 que les piétons sont réellement identifiés. Notamment lors du premier Comité Interministériel du vélo et de la Marche en mai 2023. D'ailleurs, la marche n'est toujours pas prise en compte dans les forfaits mobilité durable (LOM, 2019). La marche en ville devenant un enjeu national a permis de fédérer de nombreux acteurs qui en capitalisant leurs moyens, apportent une réponse cohérente aux usagers, aménagements et politiques publiques. Il y a tout d'abord le triptyque collectivité territoriale (et/ou) EPCI, associations et privé. Il y a eu une vraie évolution de cet « écosystème ». Les associations à l'origine plutôt axées cycle se sont attaquées à la thématique piétons. Elles sont les interlocutrices privilégiées des usagers, administrés, des quartiers d'école ou même allant jusqu'à l'échelle nationale comme « Place au piéton », « Rue de l'avenir », « Rue

aux enfants, rue pour tous » ou encore le groupe « Mobilités Urbaines Pédestres ». Leur rôle est prépondérant pour aider à faire remonter les besoins aux collectivités en charge de l'urbanisme, transport, voirie... Les collectivités sont aussi appuyées techniquement et financièrement par l'État. Le CEREMA participe à l'élaboration de guides d'aménagements, de webinaires et plateformes d'informations à destination des autorités publiques locales, l'ADEME propose un appel à projet pour accompagner les collectivités dans leurs démarches de faire évoluer leurs espaces publics aux piétons. Enfin, la DGITM propose un concours pour challenger, motiver et récompenser les meilleurs aménagements au profit de la marche en ville.

Aujourd'hui, seulement 101 communes ont pris l'initiative de faire évoluer la marche en ville, notamment via le Plan Piéton. 6 axes ont été identifiés pour proposer des leviers d'actions pertinents dans le cadre de ce Plan Piéton :

- Amélioration du cheminement avec des trottoirs plus larges, mieux entretenus et plus sécurisés. La métropole de Lyon a intégré les 58 communes de sa circonscription dans le cadre du Plan Piéton avec 150 trottoirs élargis, 500 trottoirs abaissés.
- Préservation des trottoirs exclusivement aux piétons. La ville de Lanester (56) a été même jusqu'à créer une temporalité des rues autour des écoles en les rendant totalement piétonnes pendant les sorties/entrées scolaires.
- Verbalisation si stationnement sur passages piétons ou trottoirs.
- Traitement des points noirs et coupures urbaines. La Métropole de Rennes intègre à chaque opération d'aménagement la mise en place de « raccourcis piétons ». La ville de Bonneville a choisi un mobilier déplaçable en fonction des saisons marquées en Haute-Savoie.
- Aménagements pour tous et plus agréables. Lorient (56) a identifié 130 « zones rencontres » dans lesquelles la vitesse est limitée à 20 km/h et dans lesquelles les modes doux sont prioritaires.

Au regard de ces enjeux et opportunités techniques, il apparaît nécessaire de dégager les conditions de réussite pour la mise en œuvre d'un plan piéton à Ingéville.

## II- Le Plan Piéton, une démarche applicable localement à la commune d'Ingéville

### A- Mettre en place des dispositifs stratégiques adaptés

La commune d'Ingéville située majoritairement en zone urbaine souhaite engager une politique d'évolution de son espace public à travers un plan piéton afin d'améliorer les conditions de déplacements piétons et inciter à l'intégration de la marche à pied comme nouveau mode de déplacement.

Aujourd'hui, les élus de notre commune sont interpellés par les habitants sur cette thématique.

Afin d'étudier, élaborer, évaluer le futur plan piéton de notre collectivité, de prendre toute la mesure d'un tel projet, je vous propose de mettre en place un comité de pilotage (COPIL) présidé par la Maire de la commune ainsi que les élus en charge des thématiques de la Voirie et Déplacement, Urbanisme, Espaces verts. Le COPIL sera aussi constitué des associations en lien avec les usagers sur l'aspect marche en ville, personnes en situation de handicap, y compris Madame la DGS. Le COPIL sera soutenu par un comité technique (COTECH) qui aura à sa charge l'organisation des études, l'étude des solutions, actions sous l'aspect technique. À chaque phase du projet, le COTECH présentera les résultats afin qu'ils soient étudiés, évalués et validés par le COPIL. Je vous propose de piloter le COTECH étant ingénieur au service du pôle Voirie-Déplacement avec l'assistance des techniciens des services associés.

Dans le cadre de ce projet, il convient de lancer dans un premier temps un diagnostic qui reprendra les éléments du SCOT, PLU et PAVE, toujours dans un souci de cohérence mais aussi d'évaluation du PAVE. Le diagnostic aura plusieurs objectifs (si différents du PAVE) :

- Quantifier les déplacements doux
- Définir les axes, espaces publics les plus empruntés
- Relever les ruptures à la chaîne de déplacement

- Relever les aménagements autour des écoles, carrefours, aires de jeux
- Vérifier la cohérence de la signalétique présente
- ...

Je vous propose de réaliser le diagnostic en interne au vu des moyens humains présents.

En parallèle du diagnostic, une consultation pourra être lancée auprès de l'ensemble des administrés afin de faire remonter leurs besoins ou difficultés. Une concertation citoyenne sera à monter pour associer les usagers, associations tout au long du projet.

Je vous propose de vous rapprocher des métropoles de Bordeaux et de Lyon qui ont élaboré leur plan piéton en 2021 et 2022 afin de réaliser du benchmarking et mieux anticiper les enjeux, risques associés au projet.

Dans l'idéal, le diagnostic devrait se dérouler sur un an, afin de prendre en compte les saisons, la période estivale et le tourisme associé ainsi que les déplacements hors vacances scolaires pour l'étude des trajets domicile travail. Mais le diagnostic peut aussi s'étendre sur 2 saisons. Je vous propose de l'initier dès juillet 2025 et de l'étendre au moins jusqu'à octobre 2025.

Le diagnostic, associé aux consultations/concertations permettra de préciser des actions, de les hiérarchiser dans le temps et de les estimer pour les inscrire dans le cadre du plan pluriannuel en investissement.

#### B- Arrêter des solutions pragmatiques pertinentes

Afin de disposer des ressources financières adaptées je vous propose de répondre à l'appel à projet de l'ADEME. Le dossier pourra aussi être monté en interne en lien avec le CEREMA.

Dans le cadre des solutions opérationnelles, je vous propose de préciser/hiérarchiser les secteurs sur lesquels nous allons intervenir ainsi que les axes de développement :

- Urgence en termes de sécurité
- Travaux d'entretien en régie (mobiliser, panneau, éclairage public...)
- Travaux d'aménagement : élargissement de trottoirs, abaissement de trottoirs, dédier de voies uniquement piétonnes.

Nous pourrions expérimenter ces aménagements en priorité autour d'une à deux écoles maternelles/primaires pour évaluer, corriger afin de les décliner aux autres secteurs scolaires. Je trouve aussi intéressant et pertinent de pouvoir fermer temporairement la circulation des véhicules motorisés autour des écoles si le diagnostic et l'étude valident la compatibilité.

Nous pourrions aussi proposer des routes à sens unique permettant ainsi de revoir l'espace pour les modes doux dans les espaces les plus exigus.

À l'image de Lorient, les « zones rencontres » seraient aussi une solution pour sécuriser les piétons en abaissant la vitesse de circulation et en les priorisant afin de leur redonner toute légitimité.

Autre solution pour les personnes âgées : la mise en place de zones de repos, ombragées de préférence au moyen de mobilier urbain adapté, leur permettrait de mieux profiter des espaces publics et de lutter contre la sédentarité.

Une forte action de prévention, communication sera aussi à lancer à travers les réseaux, la gazette, ... pour sensibiliser tous les usagers aux piétons, à leurs déplacements afin de garantir une baisse de stationnements gênants et d'initier de nouveaux administrés à se déplacer au cœur de notre commune.

Le Plan Piéton sera à évaluer et adapter en termes d'axe de développement comme en aménagement afin de répondre aux besoins d'aujourd'hui mais aussi de demain.

