

CONCOURS D'INGÉNIEUR 2025

INTERNE

SPÉCIALITÉ « INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX »

ÉPREUVE DE NOTE

Commune d'Ingeville
Pôle Voirie-déplacement

Le 18 juin 2026

Note à l'attention de Madame la directrice générale des services techniques

Objet : La prise en compte du piéton en milieu urbain

Références :

- Loi du 5 juillet 1985 dite loi Badinter
- Loi d'orientation des Mobilités de décembre 2019
- Code de la route

Depuis des années en France, la mobilité douce est en essor. La mobilité comprend les déplacements en vélo ainsi qu'à pied. Bien que le vélo ait une place de plus en plus importante dans les politiques de mobilité, la marche à pied reste un déplacement à part entière à ne pas oublier. Représentant 30 à 40% de la mobilité douce en centre urbain, l'enquête mobilité des personnes réalisées par l'Insee montre que la marche est le 2^{ème} mode de déplacement le plus utilisé des Français après la voiture. Pourtant la marche est encore aujourd'hui un mode de déplacement mal connu et les aménagements urbains ne sont pas toujours en adéquation avec son usage. La première partie de cette note détaillera les bienfaits de la marche et pointera les freins à ce mode de déplacement (IA). Elle abordera ensuite les moyens possibles pour y palier en s'appuyant sur des exemples concrets réalisés par de nombreuses collectivités et établissement de coopération intercommunale (CPCI) en France (IB). La seconde partie de cette note sera consacrée à un ensemble de propositions opérationnelles pour la mise en œuvre d'un plan piéton qui devra conduire à des évolutions concrètes de l'espace public d'Ingeville.

I - La place du piéton en ville, un enjeu pour les collectivités

I-A – les bienfaits de la marche en ville sous couvert d'aménagements prévus et pensés à ce déplacement :

La marche à pied est le mode de transport qui a le plus progressé depuis les débuts de la crise sanitaire. La marche à pied répond à plusieurs enjeux forts de notre société. En premier lieu de mobilité, elle est un mode alternatif à l'automobile mais aussi de santé publique. Elle permet de lutter contre l'inactivité physique et la sédentarité. Pour rappel, en moyenne un français marche environ 15 min par jour quand l'OMS recommande une activité physique régulière de 30 min par jour. Elle permet également de lutter pour le pouvoir d'achat, c'est le déplacement le moins coûteux et le plus accessible. Une enquête de 2023 met en évidence la perception de 2 groupes distincts parmi les piétons. Le premier groupe comprend les personnes pour qui la marche est une nécessité voire une contrainte à savoir les personnes à mobilité réduite (PMR), les personnes âgées, les jeunes enfants ainsi que les personnes en situation sociale précaire qui n'ont pas les moyens financiers d'acquiescer un véhicule. Le second groupe compte les personnes en bonne santé qui considèrent d'avantage la marche comme un loisir ou un plaisir. Pour l'un comme pour l'autre avec un objectif primordial pour le premier groupe, le développement de la marche en ville est une nécessité. Enfin la marche est un atout environnemental non négligeable puisque c'est un moyen de transport non polluant aussi bien environnemental que sonore. A noter également que d'après plusieurs études, les piétons et cyclistes sont de meilleurs clients pour les centres-villes que les automobilistes pouvant flâner plus facilement.

Pourtant, l'importance de la marche en ville est d'autant plus lente que les données statistiques sont peu nombreuses contrairement par exemple aux pratiques cyclistes. Il est plus difficile de comptabiliser le nombre de déplacements à pied lors de multi usages type transport en commun. Les acteurs autour de la marche et en sa faveur restent rares notamment au niveau de l'État. En effet, le gouvernement a lancé un plan « vélo et mobilités actives » en 2018 afin d'encourager la pratique de déplacement doux contre l'usage de la voiture via une prime en forfait. Pourtant ce plan intègre bien les vélos mais pas la marche à pied. Enfin, de nombreux aménagements en ville ne permettent pas d'encourager ou de faciliter les piétons. Par exemple pas de bords de trottoirs (abaissément de bordure de 2 cm de hauteur maximum) au niveau des passages piétons systématiques, présence de panneaux, mobiliers urbains en plein milieu de trottoirs, trottoirs trop étroits, etc... Sans compter les comportements inappropriés tels que du stationnement sur trottoir qui bloquent le cheminement piéton et oblige une mise en danger par un chemin sur chaussée. De nombreux aménagements et actions sont possibles pour y pallier.

I – B Un ensemble d'outils techniques et administratifs concrets

Fondamentalement entreprendre un projet de piétonisation correspond à affronter l'état de dépendance à la voiture, qui peut générer de nombreux contestations. Il existe plusieurs méthodes pour prendre en compte le piéton et ceux qu'elle que soit l'échelle du projet. Il doit être remplacé par le contexte général, pour avoir une vision d'ensemble. A l'échelle de la ville en s'inscrivant en cohérence avec la politique globale de la mobilité. Des aménagements à moindre coût, dans une multitude d'endroits permet de participer pour les villes les plus modestes sur plusieurs années. C'est le cas par exemple de la ville de Montreuil ou de la Métropole de Rouen qui ont fait le choix d'agir sur un ensemble d'aménagement à l'échelle de la ville plutôt que sur un ou deux gros projets plus onéreux. Ces villes ont mis en place des zones 30, des zones de rencontre qui avantagent le piéton, puis le cycle est enfin la voiture. Cette diminution de vitesse limite fortement le nombre d'accident, de plus le piéton n'est plus limité aux trottoirs mais peut librement circuler sur la chaussée.

Certaines collectivités comme Lanester, Grenoble, Igoville ont fait le choix d'interdire la circulation des voitures pendant 30 min devant les écoles pendant la dépose des enfants et la récupération des enfants.

Cela permet de limiter les risques d'accident.

Renne métropole a mis en place des aménagements qui permettent de faire des raccourcis pour les piétons afin de les avantager aux voitures. Enfin certaines collectivités vont encore plus loin en redigeant un plan piéton, c'est le cas de Strasbourg, ville piétonnière dans le déplacement doux avec pour objectif de viser au minimum de 50% de l'espace rue pour les piétons sur les voies structurantes et de distribution. Afin de favoriser les piétons par rapport notamment aux vélos, les aménagements prévois des arceaux de stationnement vélos aux entrées des itinéraires.

Enfin, de plus grands aménagements sont aussi réalisés avec comme choix la priorité aux piétons via des trottoirs transformés en place de 4m de large (2,50m minimum contre une réglementation à 1,40m) les îlots refuge, aménagement urbain et un renfort des contrôles de police des stationnements indésirables avec un plan de communication adapté, c'est ce qu'a fait Brest Métropole.

La place du piéton en centre ville est essentielle et doit être remis en avant, le plan piéton semble être un outil sur mesure pour rendre cela possible. Voyons comment le déployer sur notre commune d'Ingeville.

II – La mise en place d'un plan piéton pour une évolution de l'espace public d'Ingeville

II-A Mise en place d'une équipe pour réaliser un état des lieux et diagnostic de l'existant sur notre commune.

Un plan piéton se concrétise via des actions d'aménagement mais aussi de planification, d'urbanisme opérationnelle et de communication. Il entraîne de grands changements sur l'usage des véhicules comme les voitures en ville et doit être appuyer et communiquer politiquement. Cette démarche est transversale et complexe, je préconise la mise en place d'un mode projet pour faciliter l'organisation. Un comité de pilotage (COPIL) sera l'organe décisionnel de ce projet il arbitrera politiquement sur les décisions et rendra compte au conseil municipal. Le COPIL sera composé de Monsieur le Maire, de l'adjoint au maire de la voirie et des déplacements, de l'adjoint au maire en charge de l'urbanisme ou de ses représentants, ainsi que de vous Madame la directrice générale des services techniques.

Pour rendre compte au COPIL et organiser les réunions un chef de projet sera nommé. En tant qu'ingénieur territorial je vous présente ma candidature à cette fonction. Le chef de projet pilotera le comité technique (COTECH) qui étudiera tout au long du projet des solutions techniques, administratives et juridiques. Le COTECH sera composé de responsable de pôle technique, urbanisme et communication ou de leur représentant et pourra être partiellement composé de services plus transversales comme les marchés publics, la finance ou d'acteurs externes type Maître-d'œuvre (MOE) ou d'acteurs publics (CEREMA ADEME ...) apportant leurs expertises au besoin.

Le COPIL et COTECH se réuniront autant que nécessaires pour que le projet soit cohérent et structuré. Des jalons d'étapes seront organisés notamment pour les validations en conseil communautaire. L'équipe projet est en composé d'un état des lieux de la commune et des diagnostics pourront être réalisés. Un diagnostic technique en interne via le service voirie pour comptabiliser le nombre de trottoirs inférieurs à 1,40m par exemple ou encore le nombre d'obstacles type mobilier urbain, panneau sur les cheminements piéton pourra être réalisée. Le service SIG pourra recensés tout cela via la cartographie et notamment en lien avec le service urbanisme créer des zones d'aménagement prioritaires.

Le service technique pourra mettre à jour le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics pavés (PAVE) et penser à intégrer dans tous les futurs aménagements planifiés à intégrer du cheminement dans l'objectif qui sera fixé par le plan piéton.

Le plan local d'urbanisme (PLU) est également un outil à mettre à jour en parallèle pour s'inscrire dans cette démarche.

Enfin, un rendez-vous avec des acteurs externes type CEREMA serait un plus pour nous aider dans cette démarche puisqu'ils ont accompagné plusieurs collectivités comme Rennes Métropole. Pour comptabiliser le nombre de piétons par zones, une entreprise pourra être missionnée pour réaliser du comptage de piétons par jours sur quelques jours à différente période (vacances

scolaires, jours semaine, week-end). Pour cela un marché public de service sera lancé et géré par le service public marché public de notre collectivité.

En parallèle, le chef de projet fera un diagnostic opérationnel type benchmarking sur d'autre collectivité qui se sont lancés dans ce projet comme Strasbourg-ville pionnière en déplacement piéton.

Il pourra également commencer à rédiger des fiches réflexe ou document de cadrage pour toutes les nouvelles conceptions d'aménagement urbains afin de le distribuer aux différents services ;

II-B – Réalisation d'un schéma directeur pour la mise en place d'un plan piéton sur Ingéville

Les diagnostics à réaliser ne devront pas dépasser les 4 mois afin que l'on puisse définir au plus tôt des solutions concrètes tels que le souhaite nos élus.

Le chef de projet réalisera un planning prévisionnel d'action à réaliser sur plusieurs années. Ce planning sera agrémenté d'un tableau estimatif des coûts en plan pluri annuel d'investissement.

Un budget spécifique à la voirie sera à inscrire tous les ans et sera dédié aux interventions de petites tailles via un marché à accord cadre à bon de commande. Par exemple, pour abaisser des bordures type bateau au niveau des passages piétons ou supprimer les éléments gênants (potelets, panneaux plus à jour...) ainsi que déployer de nouveau jalonnement indiquant les itinéraires piétons et la durée approximative pour s'y rendre à pied, ceci étant une compétence communale. Les grands projets structurants devront être portés politiquement et pour désarmer toutes les contestations au plus tôt des plans de communication devront être réalisés indiquant les plannings d'intervention, les aménagements qui seront réalisés, leurs coûts et les potentiels nuisances le temps des travaux. Seront bien également présentés les avantages de ces travaux sur la sécurité et l'atout commercial. Toutes ces actions seront condensées dans le plan piéton affichant durement le pourcentage de voies dédiées au piéton. Bien entendu, il est essentiel de communiquer également auprès des services municipales et surtout de faire participer le plus grand nombre de riverains via des réunions publiques dans des ateliers participatifs réunissant associations, commerçants, etc....

L'idée est de rassurer au maximum sur le fait d'enlever du stationnement et de détruire l'idée de « no parkings no business » slogans des années 80.

Afin de suivre l'avancée du plan piéton et sa mise en place un comité de suivi pourra être créé à cet effet. Il réalisera des enquêtes de satisfaction tout au long de nombreux aménagements notamment ceux dédiés provisoirement en phase « test ». Des réunions mensuelles avec les associations et la commission accessible me semblent indispensables.

Enfin il serait intéressant de viser un label type « ville active et sportive » qui apporte un atout au bon vivre pour notre commune d'Ingéville comme c'était le cas pour Brest.

Plus que jamais, la place du piéton en centre-ville est une nécessité tant sur le plan écologique, économique que la santé.

Le plan piéton est un outil qui permet de s'inscrire au mieux dans cette volonté d'encourager la marche à pied.