

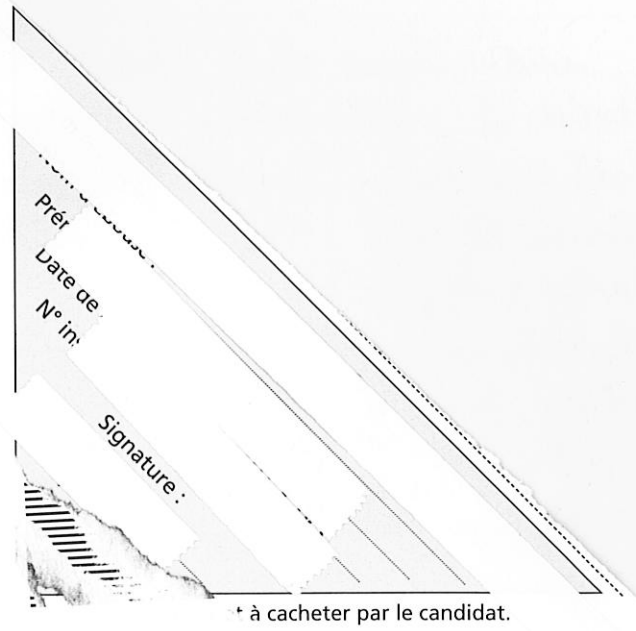
CONCOURS ou EXAMEN

donnant accès à l'emploi de :

Technicien principal 2^{ème} classe

- à titre interne (1)
à titre externe (1)
au titre du troisième concours (1)

Spécialité Déplacements, transports
Épreuve de Rapport avec propositions
Date de l'épreuve 14 avril 2016



Colonne réservée à l'Administration
Numéro de correction ▼ <input type="text" value="216"/>
Numéro d'anonymat ▼ <input type="text"/>
Note attribuée (réservé au jury) ▼ <input type="text" value="14,00"/>
Visa du jury ou de la Commission de Surveillance

Communauté d'agglomération de Techmi
Direction de la Mobilité
de 14 avril 2016

Rapport technique à l'attention de Madame la Directrice

Objet : Réalisation d'un plan piéton

Aujourd'hui, les enjeux liés au développement de la marche à pied sont multiples notamment en milieu urbain.
Ainsi, la marche à pied fait partie intégrante d'une part des politiques de réduction de la pollution grâce à un report des déplacements motorisés et d'autre part des politiques de santé publique grâce à une pratique d'une activité physique régulière.
Favoriser la marche permet également de faciliter

(1) Cocher la case correspondante

l'accès aux services notamment des personnes défavorisées. La marche a également des effets positifs sur le développement des commerces et sur le cadre de vie des habitants.

Il existe plusieurs outils pour développer la marche à pied. Parmi ces outils, le plan piéton constitue un document ^{de planification} intéressant.

Le présent rapport se compose de deux parties. La première présente le rôle des collectivités locales et de l'Etat pour développer la pratique de la marche ainsi que la composition possible d'un plan piéton. La deuxième partie de ce rapport abordera des propositions opérationnelles pour réaliser un plan piéton : mise en oeuvre d'un diagnostic partagé et d'un plan d'actions.

I. Le plan piéton, un nouvel outil pour favoriser la marche

A. Le rôle des collectivités et de l'Etat

A l'échelle internationale, le développement de la marche est pris en compte comme par exemple dans le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

réunissant cinquante-deux États.

En France, l'État a mis en place plusieurs textes réglementaires permettant de favoriser la marche et la sécurité des piétons. Ainsi, le décret du 30 juillet 2008 a mis en place les zones de rencontre et a redéfini les aires piétonnes et les zones 30. Ces zones de circulation apaisée permettent de modérer la vitesse de véhicules et rendent la marche plus agréable. Dans l'aire piétonne ^{et la zone de rencontre}, les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules à l'exception du tramway. La vitesse des véhicules motorisés est limitée à 30 km/h dans une zone 30 et à 20 km/h dans une zone de rencontre.

Le décret du 12 novembre 2010 a permis d'affirmer la priorité au piéton régulièrement engagé dans la traversée d'une chaussée ou manifestant l'intention de le faire.

Enfin, l'arrêté du 6 décembre 2011 a donné une course réglementaire aux réalisations spécifiques pour aider les piétons à se repérer et à se déplacer.

Les collectivités locales s'appuient sur la réglementation nationale pour favoriser la pratique de la marche. Pour cela, elles mettent en place des campagnes de sensibilisation et des plans d'actions.

Compétentes en matière de voirie, elles mettent ^{notamment} en place des zones de circulation apaisée, des voies vertes, une signalisation adoptée notamment aux carrefours, un jalonnement piéton, etc. Ces aménagements visent à sécuriser la pratique de la marche et à la sécuriser. En effet, les statistiques nationales montrent qu'un tiers non sept est un piéton. Les collectivités peuvent agir tant sur la voirie que sur l'urbanisme pour inciter la marche (Plan Local d'Urbanisme).

✕ Pour regrouper les actions en faveur de la marche, Strasbourg a mis en place un plan piéton. Pour cela, il a mis en place une délibération.

B. La composition d'un plan piéton

Aujourd'hui, peu de villes et d'agglomérations ont mis en place un plan piéton.

Tout de même, les politiques menées en faveur du piéton se basent généralement sur un diagnostic (enquête ménage déplacement, ...).

Il y a souvent une ^{double} analyse de la marche ^{d'une part} comme unique moyen de déplacement ^{et d'autre part} comme moyen de déplacement combiné. En effet, un déplacement est composé d'un motif d'origine et un motif de destination. Il peut être réalisé avec un ou plusieurs modes de déplacements. En effet, la marche peut constituer un mode de rabattement également vers le réseau de transport collectif.

Les collectivités analysent la marche (cheminements piétons, ...) car cela influence le choix modal de l'utilisateur.

Elles mettent en place plusieurs mesures d'aménagement (zones de circulation apaisée, jalonnement, ...) et de communication / animation (pidibus, ...).

Le plan piéton de Strasbourg s'applique pour toutes les nouvelles opérations de voirie et d'urbanisme. Parmi ces mesures, il y a la création d'un réseau piétonnier reliant les centralités de quartier et le renforcement de la perméabilité piétonne des axes limités à 50 km/h. Pour suivre et évaluer la politique en faveur des piétons, l'agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise a mis en place un observatoire.

Le plan piéton apparaît comme un outil permettant aux collectivités d'avoir une politique globale et cohérente en faveur des piétons. Pour permettre de développer la pratique des modes actifs sur le territoire de la Communauté d'agglomération de Techmi, il convient de mettre en place un diagnostic et un plan d'actions partagés.

II Propositions pour élaborer et mettre en œuvre un plan piéton

A. Mise en place d'un diagnostic partagé du territoire

Dans un premier temps, il convient de faire valider les enjeux et les objectifs à atteindre, les principales étapes, les partenaires

et enfin la possibilité de ne faire accompagner par un bureau d'études spécialisé (marché public).

Pour mettre en place un plan piéton au plus proches des attentes des usagers, il conviendrait de mettre en place un diagnostic. Cette évaluation nous permettrait d'une part de justifier les actions mises en œuvre et d'autre part d'avoir un point de repère pour l'évaluation future de ce point.

Ainsi, il est proposé de recenser l'ensemble des aménagements en faveur des piétons de l'agglomération : zones apaisées, voies vertes, jalonnement piétons, ... Il apparaît indispensable de connaître le bilan d'utilisation : comptages piétons, dans les zones apaisées et sur les voies vertes, part modale, vitesses des véhicules, etc. Il conviendrait également de vérifier que le marquage et la signalisation dans les axes particuliers sont conformes.

Il est indispensable de connaître le nombre d'accidents impliquant un piéton et leur localisation ainsi que les points de discontinuité ou dangereux pour les piétons.

Pour compléter ce diagnostic, il est nécessaire de connaître les pôles générateurs de déplacements, les zones d'activités et d'habitat, etc. Certains éléments de diagnostic pourront être récupérés dans les documents d'urbanisme et de programmation existants sur le territoire : plan local d'urbanisme, plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics, agenda d'accessibilité programmée, etc.

En vue du nombre important d'éléments à recueillir, il conviendrait de mettre en place un questionnaire à destination des communes du territoire pour recueillir les éléments de diagnostic et mieux connaître leurs attentes. Il conviendrait donc d'associer les communes du territoire à l'élaboration du diagnostic. Il est proposé d'associer également les associations d'usagers (association pour favoriser les modes actifs sur le territoire, association pour les personnes à mobilité réduite, ...), les associations des commerçants et les écoles (démarche pédibus).

Il est également recommandé d'associer l'Autorité organisatrice de la mobilité pour plus de cohérence à l'échelle du bassin de vie.

B. Les modalités de réalisation et de mise en œuvre progressive du plan piéton

Il est recommandé de consulter le plan piéton de la ville de Strasbourg et d'échanger avec elle sur ce sujet.

L'ensemble des éléments recollés permettront de travailler en groupe de travail avec les partenaires ^{des} cités pour mettre en place des fiches actions. Ces fiches qui seront validées par les élus de la communauté d'agglomération ainsi que les élus des communes du territoire se composeront d'un objectif, une mesure, les modalités de mise en œuvre, le planning préliminaire selon sa priorité, le budget estimé ainsi que le maître d'ouvrage.

Le plan piéton ne composera des fiches sur les aménagements de voirie, l'urbanisme, la communication et l'animation ainsi que sur le suivi et l'évaluation du plan d'actions.

Une des mesures portera sur la généralisation des zones de circulation apaisée. En effet, la loi sur la transition énergétique permet de généraliser les zones apaisées sans risque de recours. La communauté d'agglomération pourrait s'appuyer sur l'exemple de la Métropole de Grenoble qui est en cours de généraliser la zone 30 sur son territoire.

Le suivi du plan d'actions est indispensable. Par exemple pour la sécurité des usagers, le stationnement peut être interdit sur certaines zones avant d'un passage piéton. Il est donc nécessaire de surveiller le respect de la réglementation (zone, stationnement illicite, ...). Par ailleurs, l'augmentation des sanctions pour le stationnement sur les chemins piétons est dissuasive si elle est suivie d'un contrôle du stationnement.

La communication et la sensibilisation sont indispensables pour favoriser la pratique et le respect des règles. Dans ce sens, un programme d'affichage pourrait être réalisé. L'autorité organisatrice de la mobilité pourrait sensibiliser les écoles à la mise en place des pidiibus.

Pour adopter ce plan piéton, la communauté d'agglomération délibère. Il est proposé que les communes s'engagent également et qu'elles mettent également en place une délibération. La communauté d'agglomération pourrait proposer une ^{modalité de} délibération pour plus

de cohérence.

En conséquence, la mise en place d'un plan pluriannuel permet de répondre aux enjeux liés à la marche et d'avoir ~~une vision globale et cohérente~~. Ce plan pluriannuel n'est pas obligatoire mais permet d'avoir une vision globale et cohérente. Cette démarche devrait s'inscrire dans une démarche projet à moyen/long terme. La communauté d'agglomération est une échelle cohérente pour permettre l'harmonisation des politiques et impulser leur efficacité.