

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 DEPLACEMENTS - TRANSPORTS

Épreuve de RAPPORT AVEC PROPOSITIONS

Date de l'épreuve 14 Avril 2016

Nom (nom de) _____
Nom d'épouse _____
Prénom _____
Date de nais _____
N° inscrit _____
Signature: _____
A remettre par le candidat.

①

Colonne réservée
à l'Administration

Numéro de correction

231

Numéro d'anonymat

Note attribuée
(réservé au jury)

16,00

Visa du jury ou de la
Commission de Surveillance

Commune d'agglomération de Techni
Direction de la Mobilité
Jeudi 14 Avril 2016

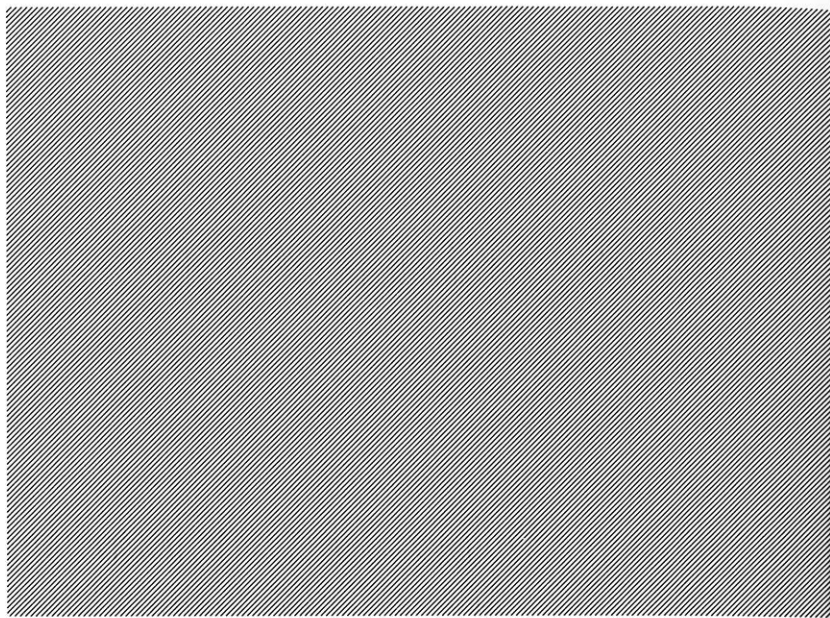
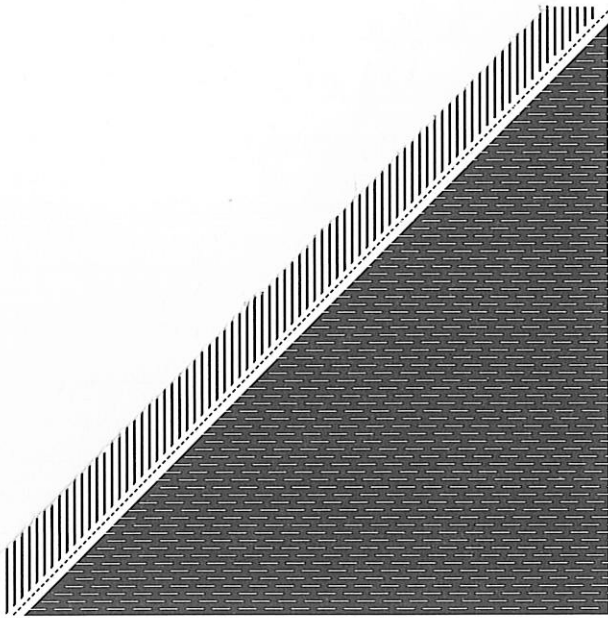
Note à l'attention de
madame la Directrice de
la mobilité

objet: pratique de la marche en ville
et propositions pour l'establisement
d'un plan piéton

Mode de déplacement universel, la marche présente plusieurs types de pratiques selon les territoires pratiques et les usagers. Levier discret mais indispensable de la politique des déplacements et des transports, elle présente de nombreux bénéfices individuels et collectifs à des coûts souvent faibles.

Dans une première partie (I), la pratique de la marche sera définie selon ses usages, ses contraintes et ses bénéfices (1) et les cadres réglementaires et législatifs qui l'accompagnent.

(1) Cocher la case correspondante



son développement (B).

Dans une seconde partie (2) les aspects méthodologiques (A) et techniques concrets touchant à l'aménagement (B) seront développés.

I La pratique de la marche en ville

A. Définitions, usages, contraintes et bénéfices.

La pratique de la marche en ville est, du fait de la structure concentrique du milieu urbain, plus développée que sur les territoires plus diffus. Le piéton est défini dans le code de la route comme un usager se déplaçant à pied. Toute personne effectuant à pied et conduisant une bature d'enfant, de malade ou d'infirme, poussant un vélo ou une mobicyclette ou utilisant une kickboard, un

skateboard ou des rollers est considéré comme un piéton. Les personnes en fauteuil roulant sont également assimilées à des piétons.

La plupart des déplacements piétons urbains font moins d'un kilomètre, et représentent 80% des déplacements piétons en contre-ville. Pour les déplacements plus longs, la marche est utilisée généralement en intermodalité avec d'autres modes comme la voiture, le vélo, les transports en commun ou encore le train. La marche représente également, en milieu urbain, le mode le plus pratique pour les déplacements de proximité de loisirs, d'achats ou professionnels.

Les jeunes et les personnes âgées, ainsi que les femmes et les personnes économiquement faibles sont les plus nombreuses à pratiquer la marche. Cela peut être dû à des raisons de proximité des activités, de limites économiques ou de limite fonctionnelle comme la non-détention du permis de conduire. La marche peut aussi être pratiquée par plaisir. Les aspects esthétiques et plaisants jouent d'ailleurs un rôle important dans sa pratique.

Des publications récentes au sein de l'État ont retenu en ce sens le concept des 5C : Convivialité, commodité, connectivité, confort d'usage. À cela s'ajoute le besoin de sécurité et l'attention aux usagers les plus vulnérables en termes d'accessibilité et de sécurité.

En effet les accidents de la route impliquent fariblement les piétons, qui représentent un tué sur sept. Les personnes âgées sont les plus vulnérables et représentent 1 piéton sur deux tués, alors qu'ils ne représentent que 18% de la population. Les chiffres de la mortalité piétonne sont en hausse de 2,9% entre 2010 et 2014. En milieu urbain, le piéton est encore plus vulnérable et représente deux tués sur trois dont un au niveau des passages piétons.

Malgré ces régulations sur les dangers de la pratique de la marche les bénéfices de cette pratique sont nombreux. L'intérêt du report modal des déplacements motorisés vers la marche se porte sur la diminution des pollutions et notamment sur la baisse d'émission des gaz à effet de serre. Sur le sujet santé, ce report est d'autant plus bénéfique que la pollution des véhicules motorisés est plus importante.

La pratique régulière de la marche permet également

de prévenir les usages sanitaires comme les pathologies chroniques que sont l'obésité, les maladies cardio-vasculaires et respiratoires, les diabètes, les cancers ainsi que la dépression.

Elle favorise, par son faible coût, l'équité et la cohésion et favorise l'activité économique par la pratique des commerces de proximité.

B. Cadre réglementaire et législatif de promotion de la marche ②

Plusieurs textes et programmes nationaux ou transnationaux accompagnent la promotion et le développement de la marche. La loi de programmation du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement encourage dans son article 13 la pratique de la marche dans les Plan de déplacements urbains (PDU) le plan particulier pour la réduction des GES produits par les déplacements et la qualité de l'air va dans le même sens. S'exprimant localement par les Plans régionaux Santé Environnement (PRSE) et les Schémas Régionaux Climat Air Energie (SRCAE), il participe également au volet environnemental de la promotion de la marche, comme mode de déplacement non polluant.

Pour le volet santé, l'action 14 du 2^{ème} plan national santé environne-
-ment et la promotion d'une activité physique régulière par le ministère de la santé, soutiennent la pratique de la marche.

Concernant la sécurité des piétons dans leurs déplacements, le décret du 12 novembre 2010 a modifié l'article 415.11 du Code de la route. Ce dernier stipule dès lors

l'obligation pour les conducteurs de céder le passage aux piétons régulièrement engagés.

Ces derniers doivent également respecter les règles du Code de la route auxquelles ils sont soumis comme marcher sur les trottoirs, s'assurer de leur possibilité de traverser en toute sécurité et traverser perpendiculairement à la chaussée et utiliser un passage piéton s'il existe à moins de 50 mètres (article 42.37 du code de la route).

Si le non respect de ces règles peut entraîner une amende forfaitaire de 4 Euros, les piétons sont également mieux pris en charge, en cas d'accident, depuis la loi du 5 juillet 1985 dite loi Badinter, qui prévoit l'indemnisation automatique du dommage corporel subi par un piéton accidenté, indépendamment de sa responsabilité.

II Propositions pour la réalisation d'un plan piéton

A. Méthodologie et planification

La marche doit être abordée de manière systémique dans son intégration aux politiques de développement et d'aménagement du territoire.

Il convient en premier lieu de réaliser un diagnostic des usages,

des pratiques et des aménagements.
Ce dernier sera alimenté par le biais
d'analyses de données (accidentologie,
points noirs, comptages piétons) et par
des diagnostics terrain.
Ces derniers permettront d'évaluer
les points noirs, les effets de coupures
et de continuité et les déficits
d'accessibilité éventuels, d'aménage-
-ments (travaux, bords et ruts, emer-
-gences). Des marches exploratoires
reunissent les experts d'usages,
ceux traversés des usagers, associations
de piétons et de personnes handicapées
notamment et experts techniques,
pourront être organisées.
La constitution d'un comité de
pilote, avec à sa tête un élu, afin
de porter le projet sera réalisée
En amont des propositions. En effet,
le soutien au projet et les aspects
communicationnels qui l'accompagnent
sont garants de son succès auprès des
usagers.

B - Aspects techniques et aménagement

La mise en place d'un jalonne-
-ment piéton sera indispensable en
complément et à la suite de la défini-
-tion d'axes structurants. Ces derniers
seront identifiés et planifiés, s'ils
nécessitent des travaux d'aména-
-gement dans un schéma directeur.
Les axes structurants favoriseront

les caractéristiques lisibles et accessibles vers les établissements publics, les services de transports en commun (arrêts de bus, tramway et métros et gares) et les pôles commerciaux.

La prise en compte des temporalités pour améliorer la qualité des espaces publics traversés, notamment de nuit, par le biais de l'éclairage public, est indispensable.

Une enquête menagée/diagnostic (END) devra couvrir ses items, ~~et~~ questionnaires et solutions sur la pratique de la marche.

A l'issue de sa réalisation le plan piéton devra être inscrit au Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui sera révisé si nécessaire aussi qu'au Plan d'Aménagement et de Développement Durable. Ces inscriptions lui donneront un caractère prescriptif indispensable pour la réalisation d'aménagements.

Un maillage compréhensible et dense et cohérent : en corrélation avec la création de zones apaisées (aire piétonne, zone 30 et zones de rencontre) et l'amélioration de 'la qualité' de l'espace public seront propices au développement de la pratique de la marche. Le jalonnement proposé présentera des indications écrites et des pictogrammes, dessins ou photographies, facilement identifiables pour les personnes handicapées sensorielles ou mentales ou ne maîtrisant pas l'écrit.

La marche apparaît comme un outil discret mais indispensable pour relever les défis et enjeux contemporains en termes sociaux, comme de santé et de lutte contre les pollutions et émissions des GES.

Les outils réglementaires et législatifs ont été modifiés afin de permettre le développement et la promotion pour les plus grands bénéfices individuels et collectifs de notre pays face de notre planète.