

Retranscription à l'identique de la copie remise par la/le candidat·e

MEILLEURE COPIE

Examen professionnel 1^{er} alinéa par promotion interne

INGÉNIEUR·E TERRITORIAL·E

Session 2022

Spécialité *Infrastructures et réseaux*

Option *Déplacements et transports*

ÉPREUVE DE PROJET OU ÉTUDE

Question 1

Région INGEREG
Direction de la mobilité

16 juin 2022

Note à l'attention des maires
des communes rurales de la
Région Ingereg

Objet : Le plan de mobilité simplifié ou de mobilité rurale

Réf : Loi transition énergétique pour la croissance verte (TECV)

Le plan de mobilité rurale (PMRu) est un document de planification officiel de la mobilité et adapté aux territoires ruraux. Celui-ci est inscrit dans le code des transports, créé par la loi Transition énergétique pour la croissance verte.

C'est un document facultatif dont le contenu est assez libre (doit assurer la complémentarité des modes de déplacements ainsi que des usages) mais concerté avec les Autorités organisatrices des transports (AOT), institutions, associations et consultation public.

La présente note mettra en exergue, dans un premier temps le cadre de ce plan (I) et, dans un second temps, sa mise en œuvre (II).

I) La mobilité durable dans les territoires ruraux : le cadre

Le plan de mobilité durable complète la planification régionale de l'intermodalité incluse dans le Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

A) Les enjeux

Dans le domaine économique, le plan permet la prise en compte de l'attractivité résidentielle, économique et touristique. Dans un même temps, il vise à maîtriser voir réduire les coûts liés aux déplacements pour les ménages mais aussi également ceux des transports pour les établissements d'enseignements ou structures accueillant des groupes.

Sur le volet de l'inclusion sociale, il permet un accès aux soins, à l'emploi, aux commerces, loisirs, pôles urbains, à l'information et à l'éducation. Il lutte également contre l'isolement des personnes et l'exclusion sociale.

Sur l'aspect humain et environnemental, il a pour vocation d'améliorer la santé et le bien être des personnes, de sécuriser les déplacements, d'assurer une qualité du cadre de vie en réduisant les impacts des déplacements sur l'environnement.

B) Le portage

Le plan de mobilité rurale est élaboré à l'initiative du porteur du Schéma de cohérence territoriale (SCoT) ou d'un pôle d'équilibre territorial et rural (PETR).

Il complète la planification régionale de l'intermodalité et donne une visibilité à la démarche vis à vis de la Région, autorité organisatrice des transports routiers interurbains et ferroviaires.

Le plan de mobilité rurale permet de disposer d'un état des lieux actualisé de la situation en matière de mobilité et de produire le volet mobilité du programme d'action du Plan climat et l'intégrer au SCoT.

II) La mobilité durable dans les territoires ruraux : la mise en œuvre

L'objectif du plan de mobilité rurale réside dans l'intention de pouvoir offrir aux territoires une alternative au moyen de transport individuel tout en recherchant une efficacité économique, énergétique et écologique.

A) La méthodologie

On peut comparer le plan à un tryptique avec ces trois phases angulaires.

La première, la concertation est le point de départ de l'élaboration : les habitants, les acteurs locaux ainsi que les clients des transports collectifs doivent être consultés. Celle-ci peut se faire sur la forme de réunions, d'évènements voir d'ateliers collaboratifs. Dans ce cadre, la contribution de l'Agence de développement et d'urbanisme permet d'assister le maître d'ouvrage dans l'élaboration et l'animation de ces réunions.

La seconde, la stratégie, est établie sur la base des retours issus des concertations. Elle définit les attentes du territoire en terme de mobilité, les manques ainsi que les améliorations à apporter.

La troisième et dernière, le plan d'actions : il propose des recommandations et des actions émanant des concertations. Celui-ci est ensuite présenté aux élus qui peuvent donner leur avis sur les actions proposées, les reformuler, les prioriser voir soumettre de nouvelles idées.

B) La mise en application

Afin de faciliter sa mise en œuvre, le plan d'action est structuré autour de 5 thèmes ou champs opérationnels : - information communication

- les modes doux
- usages partagés de la nature
- transports collectifs et intermodalité
- articulations entre urbanisme et déplacement.

Ces champs opérationnel se décompose en leviers d'actions qui se déclinent en actions et recommandations.

Les recommandations seront portées par les communes. Les actions seront quant à elles mises en œuvre par la Région.

Plutôt qu'un plan d'actions, la démarche s'apparente à l'élaboration d'une feuille de route pour guider l'intervention des communes pour les années à venir. Même si les actions relèvent de la Région, le fait qu'elles soient inscrites dans un document fait avancer la réflexion.

Question 2

80% des déplacements quotidiens en territoires ruraux s'effectuent en voiture.

a) Les freins à l'utilisation du vélo en zone par deux

En territoires ruraux, l'automobiliste n'est pas soumis à la difficulté de circuler ou de stationner. De ce fait, il y a une faible concurrence du vélo par rapport à la voiture. La voiture y est donc favorisée contrairement au vélo.

L'impact premier est sur la sécurité des usagers cyclistes qui est quasi inexistante sur les trajets utilitaires du fait du manque d'aménagements cyclables le long des départementales ou des voies communales. La mise en sécurité n'est par ailleurs pas non plus assurée en traversées d'agglomérations.

Le niveau de trafic élevé des voitures mais également des poids lourds décourage également les cyclistes.

Les distances entre centres bourgs ainsi que le dénivelés entravent également le développement du deux roues.

b) Les leviers pour favoriser la cyclabilité d'un territoire rural

Il faut tout d'abord miser sur une planification qui mêle enjeux touristiques et utilitaires et ne surtout pas dissocier les deux : l'accompagnement de l'Ademe dans le cadre des appels à projet Avelo1 et 2 a permis d'accompagner les regroupements de communes et communes à engager la réflexion sur la mobilité en finançant une partie des schémas directeurs cyclables. Ceux-ci établissent une feuille de route, mettent en évidence les discontinuités, favorisent la prise de décisions, permettent de justifier les investissements, mobilisent les partenaires et

intercommunalités et communes voisines et ancrent la problématique de continuité cyclable et d'itinéraires.

La mixité des usages (tourisme et utilitaire) permet de montrer voire démontrer qu'ils sont souvent complémentaires. Développer un réseau utilitaire en amont d'un réseau à vocation touristique s'avère même être adapté à la réalité du quotidien et des déplacements car, ce qui est utile au quotidien pour l'habitant le sera tout autant pour le touriste.

Les aménagements doivent également être adaptés à la campagne mais plus largement, à la réalité du terrain. Le foncier disponible est souvent rare et cher.

Les niveaux de fréquentations escomptés en campagne sont moindres et, de ce fait, on peut tout à fait adapter les aménagements et les mutualiser aux piétons et aux cyclistes sans pour autant rencontrer de conflits d'usages. Toutefois, il faudrait que la réglementation évolue notamment en agglomération pour inciter à cela.

Enfin, il y a aussi la possibilité d'envisager des itinéraires de substitutions via des voies communales apaisées voire mutualiser des chemins agricoles. Il faudra accepter sur ce point d'allonger parfois son trajet en terme de distance mais en vélo, l'impact est moindre.

c) Les pistes d'actions en faveur du vélo

Les territoires ruraux peuvent développer le vélo utilitaire et favoriser leur transition écologique via la mobilité.

L'aménagement de parcours sécurisés pour les cyclistes mais pas uniquement en site propre (pistes) mais également sur des voies secondaires et des chemins.

Le déploiement des vélos à assistance électrique via des dispositions de location ou d'aide à l'acquisition portées par les intercommunalités ou régions départements.

Il en va de même pour la mise à disposition de vélo « traditionnel » en location longue durée ou avec aide à l'acquisition.

L'intermodalité doit mettre le vélo au cœur des projets afin d'assurer les parkings vélo sur les aires de covoiturage voire les pôles d'échanges ou pôles gares, surtout si on prend en compte la complexité d'accéder au TER avec son vélo...

Enfin, la communication et la sensibilisation auprès des publics ciblés que sont les scolaires ainsi que les actifs.

Pour les scolaires, n'oublions pas que les PDES-Plan de déplacements des établissements scolaires devraient déjà réglementairement être en place. Il faut à nouveau sensibiliser les plus jeunes, c'est également ceux qui sensibiliseront et inciteront les parents.

Pour les actifs, les plans de déplacements d'entreprise ou d'administration (PDE, PDA) doivent permettre d'inciter à l'évolution des usages avec accompagnement à l'acquisition et indemnité kilométriques et en mettant à disposition à l'arrivée, un parking vélo, des douches et vestiaires.

Question 3 :

a) cf plan 2 SVP

b) cf plan 3 SVP

c) Choix d'aménagement propres

Au niveau des rues, les voies de la rue principale ont été portées à 4 m afin de faciliter le déplacement des lignes de bus et bus interurbains vers la nouvelle gare routière.

L'option a été prise de faire une piste bidirectionnelle de 3 m 50 de large entre la voie principale et le parking et parvis gare. Celle-ci sera protégée d'une bordure béton coulée de 50 cm de large afin d'accentuer la sécurité et contraindre le stationnement sauvage en front de gare (dépose minute).

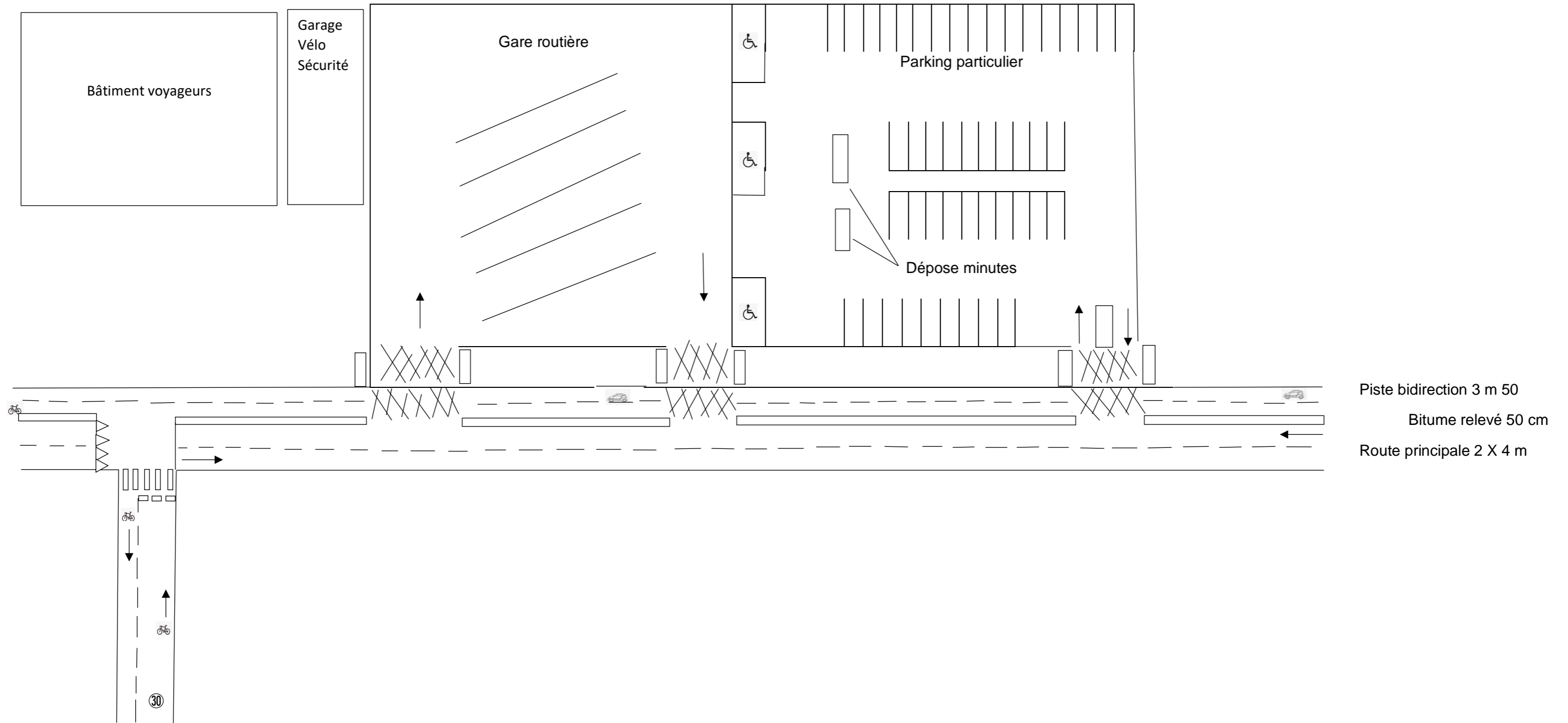
La piste sera prioritaire sur les accès gare routière et parking. Un marquage au sol sera toute fois appliqué au sol pour éveiller la vigilance des cyclistes, chauffeurs et automobilistes.

La rue secondaire est désormais en zone trente avec contre sens cyclable. Elle bénéficiera d'un cédez le passage au droit du carrefour. La mise en place d'un plateau franchissable pour les bus permettra de sécuriser les traversées cyclistes. Certes, ce dispositif ne satisfait pas l'AOT Bus mais elle est préférable à la mise en place d'un feu tricolore pour des question de fréquence de flux et de régulation de trafic et de congestion.

Sur l'impact plus global, l'ensemble du parking est revu avec création d'une gare routière , un garage à vélo, des places handicapée et covoiturages ainsi qu'un dépose minute.

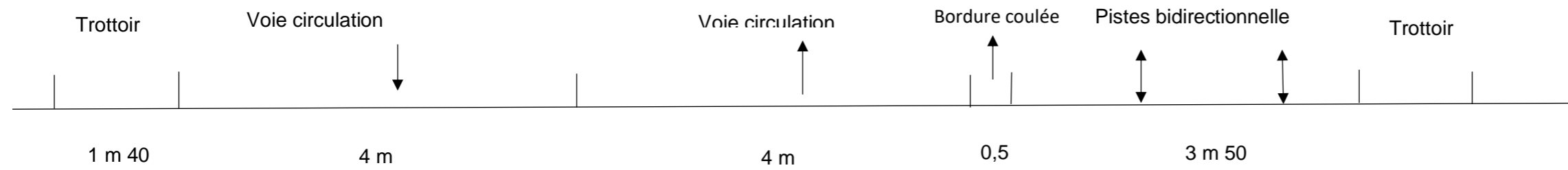
PLAN 2 – Plan vierge pour la réalisation d’une ébauche d’aménagement des abords de la gare d’INGECHAMPS
2 exemplaires dont un est à rendre avec la copie

Voie de chemin de fer



PLAN 3 – Plan vierge pour la réalisation de profils en travers
2 exemplaires dont un est à rendre avec la copie

Profil en travers de la Route principale



Profil en travers de la rue secondaire

Zone trente

