Sujet national pour l'ensemble des centres de gestion organisateurs

TECHNICIEN TERRITORIAL

CONCOURS EXTERNE

SESSION 2016

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Réponses à des questions techniques à partir d'un dossier portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt.

Durée : 3 heures
Coefficient : 1

SPÉCIALITÉ : DÉPLACEMENTS, TRANSPORTS

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni votre numéro de convocation, ni signature ou paraphe.
- Aucune référence (nom de collectivité, nom de personne, ...) **autre que celles figurant le cas échéant sur le sujet ou dans le dossier** ne doit apparaître dans votre copie.
- Seul l'usage d'un stylo à encre soit noire, soit bleue est autorisé (bille non effaçable, plume ou feutre). L'utilisation d'une autre couleur, pour écrire ou pour souligner, sera considérée comme un signe distinctif, de même que l'utilisation d'un surligneur.
- L'utilisation d'une calculatrice de fonctionnement autonome et sans imprimante est autorisée.
- Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 25 pages

Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqué.
S'il est incomplet, en avertir un surveillant.

- Vous préciserez le numéro de la question et le cas échéant de la sous-question auxquelles vous répondrez.
- Vous répondrez aux questions à l'aide des documents et de vos connaissances personnelles.
- Des réponses rédigées sont attendues et peuvent être accompagnées si besoin de tableaux, graphiques, schémas…

Question 1 : (3 points)
Quelles sont les conséquences de la « loi NOTRe » sur l'organisation des transports publics et les problématiques de déplacements ?

Question 2 : (3 points)
Vous êtes technicien territorial au sein du service « Mobilité et déplacements » de la ville de Techniville (95 000 habitants). Formulez des propositions pour développer le covoiturage sur le trajet domicile-travail pour les habitants de la commune.

Question 3 : (4 points)
La ligne A de transports en commun de Techniville (Document 7) présente des temps de parcours trop longs qui nuisent à son attractivité. Les élus se posent la question de mettre en place des services express sur cette ligne : quels sont les arrêts à conserver pour développer ces services ? Quelles sont les conséquences et solutions pour les clients des autres arrêts ? Établissez un diagnostic et faites une proposition argumentée pour l'amélioration des temps de parcours sur la ligne.

Question 4 : (3 points)
Dans le cadre de la politique d'accessibilité de la voirie, précisez les obligations réglementaires et préconisations techniques à prendre en compte dans les aménagements pour assurer une accessibilité piétonne à partir des quais de transports collectifs vers les voiries et les trottoirs des espaces publics.

Question 5 : (4 points)
Dans le cadre de l'organisation d'une nouvelle ligne de transport public par bus, la ville doit procéder à des travaux d'aménagement de nouveaux arrêts de bus pour un montant de 400 000 € HT et acquérir 6 véhicules d'un coût unitaire de 350 000 € HT. Précisez la démarche de marchés publics à engager pour les travaux et la procédure d'achat des véhicules.

Question 6 : (3 points)
Quelles préconisations faites-vous pour faciliter la livraison des marchandises dans la commune de Techniville ? Détaillez vos propositions.

Liste des documents:

Document 1 : « Décryptage de la loi NOTRe » (extrait) – *La Gazette des communes* – 9 septembre 2015 – 5 pages

Document 2 : « Code des marchés publics : procédure applicable aux marchés de services » – *Legifrance* – site consulté le 12 février 2016 – 1 page

Document 3 : « Code des marchés publics : marchés et accords-cadres relatifs à l'achat de véhicules à moteur » – *Legifrance* – site consulté le 12 février 2016 – 1 page

Document 4 : « Mettre en place un système de covoiturage » – *Colibris-le-mouvement.org* – site consulté le 25 juin 2015 – 2 pages

Document 5 : « Recommandations pour améliorer les performances d'une ligne de bus » (extraits) – *STIF – Autorité organisatrice des transports franciliens* – Site consulté en novembre 2015 – 2 pages

Document 6 : « Transports de marchandises en ville. Les aires de livraison » - *Fiche ADEME* – Mars 2005 – 2 pages

Document 7 : « Matrice des montées/descentes de la ligne A » – 1 page

Document 8 : « Accessibilité de la voirie et des espaces publics. Éléments pour l'élaboration d'un diagnostic pour les petites communes » (extraits) – *CERTU* – Janvier 2011 – 3 pages

Document 9 : « Comment ça marche ? » – *covoiturage-grand-Lyon.com* – site consulté le 25 juin 2015 – 4 pages

Document 10 : « La livraison de marchandises en ville » – *Plaquette de l'ADEME et du GART* – Novembre 2009 – 1 page

Documents reproduits avec l'autorisation du CFC

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

DOCUMENT 1

REFORME DE L'ETAT

Décryptage de la loi Notre (extrait)

La Gazette des communes - Publié le 09/09/2015

• Par « Cabinet Seban et associés, avocats » • dans : Dossiers juridiques

Troisième et dernier volet de la Réforme territoriale, la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (Notre) a été promulguée le 7 août 2015. Décryptage juridique de cet acte III de la décentralisation.

À l'exception des dispositions de l'article 59 relatives aux modalités d'élection des conseillers de la métropole du Grand Paris censurées par le Conseil constitutionnel par sa décision n°2015-717 du 6 aout 2015, la loi Notre dans sa version définitive est issue de l'accord qui s'est dégagé lors de la commission mixte paritaire le 9 juillet 2015.

Résultat d'un compromis entre le Sénat et l'Assemblée, de l'intervention du scrutin départemental au cours de son examen au Parlement et sur fond de réduction des dotations aux collectivités territoriales, cette loi s'écarte à de nombreux égards, de ses ambitions originelles.

Ainsi en est-il, notamment, du recul opéré sur la suppression des conseils départementaux à l'horizon 2020 qui figurait dans l'exposé des motifs du projet de loi déposé sur le bureau du Sénat le 18 juin 2014.

De la même façon, le principe de l'élection au suffrage universel des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre sans fléchage, selon des modalités fixées par la loi avant le 1er janvier 2017, n'a pas résisté à la négociation avec le Sénat.

Parmi les grands absents de la version définitive du texte, on compte encore le Haut Conseil des Territoires comme instance de dialogue entre le gouvernement et les collectivités territoriales présidé par le Premier Ministre, une nouvelle fois écarté, le Sénat y étant extrêmement hostile.

Le compromis a eu raison, en outre, du durcissement des conditions de blocage du transfert de la compétence PLU à l'intercommunalité telles que définies par la loi Alur souhaité par l'Assemblée nationale ainsi que du chef de filât des régions en matière de tourisme.

L'Assemblée Nationale a obtenu, de son côté, l'approbation par la commission mixte paritaire de la suppression de l'article 12 bis portant création d'un schéma régional des crématoriums, la suppression de l'article 6 bis A tendant à la création de chartes régionales d'aménagement du littoral avec force prescriptive jugées superfétatoires et propres à permettre des divergences d'application de la loi « Littoral », ainsi que la suppression de l'article 24 bis prévoyant la compensation financière par l'État, au moyen d'un prélèvement, de la prise en charge par les départements des mineurs isolés étrangers.

Notons enfin que, préalablement à l'intervention de la commission mixte paritaire, de nombreuses autres propositions issues des débats parlementaires et adoptées dans l'une des deux assemblées avaient d'ores et déjà été abandonnées, à l'instar, par exemple, de l'ouverture aux EPCI et aux communes de plus de 10 000 habitants de la possibilité de créer une mission d'information et d'évaluation prévue par l'article L. 2121-22-1 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT).

Le texte n'en comprend pour autant pas moins de 136 articles axés autour de trois parties : une nouvelle définition des compétences portant accroissement du rôle des régions, un renforcement de l'intercommunalité et l'amélioration de la transparence et de la gestion des collectivités territoriales.

La redéfinition des compétences départementales et régionales

Au gré de la navette parlementaire, la répartition des compétences entre les départements et les régions n'a cessé d'évoluer.

Au terme du processus législatif, on pourrait conclure schématiquement que les transferts sont moins nombreux qu'à son origine.

Le retour en arrière sur le transfert des collèges aux régions qui figurait dans le projet de loi à l'article 12 constitue à cet effet l'une des mesures les plus symboliques.

De façon plus précise, il peut être considéré que, dans le cadre d'une spécialisation des compétences des régions et des départements – et donc de la suppression de la clause de compétence générale (CCG) au sein de ces deux collectivités -, les régions héritent de compétences principalement dans le cadre de leur qualité nouvelle de collectivité responsable de la définition « des orientations en matière de développement économique », le domaine des transports subissant en outre des modifications en termes de gouvernance importantes.

La spécialisation des compétences des départements et des régions

Annoncée par François Hollande le 14 janvier 2014 et confirmée par Manuel Valls, dans son discours de politique générale le 8 avril 2014, la suppression de la CCG pour les départements et les régions a été votée aux termes des articles 1ers (pour les Régions) et 94 (pour les Départements) de la loi.

Pour les régions comme pour les départements, la suppression de la CCG n'a été assortie d'aucun délai particulier d'entrée en vigueur.

Les Départements et les Régions sont donc cantonnés à l'exercice des compétences que la loi leur attribue depuis le 9 août 2015.

Notons toutefois qu'il a été prévu des délais d'entrée en vigueur distincts selon les articles ainsi que certains régimes transitoires à l'instar de celui permettant aux conseils départementaux de maintenir les financements accordés aux organismes qu'ils ont créés antérieurement ou auxquels ils participent pour concourir au développement économique de leur territoire jusqu'au 31 décembre 2016.

Il est en outre indiqué, non sans ambiguïté, au sein des dispositions transitoires et finales de la loi, que « sauf disposition contraire, l'exécution des engagements juridiques, financiers et budgétaires pris par les départements et les régions avant la date de publication de la présente loi en dehors des domaines de compétences que la loi leur attribue se poursuit jusqu'au 31 décembre 2015».

Il en résulte donc la possibilité pour les collectivités de poursuivre leurs « engagements » a minima jusqu'au 31 décembre 2015.

Rien ne semble cependant très évident quant à l'avenir de conventions conclues par les départements ou les régions dont le terme est fixé à une date postérieure au 31 décembre 2015, lorsque celles-ci s'inscriront hors du champ de compétence de la collectivité signataire.

La définition de compétences partagées : En dépit de l'ambition de spécialisation des collectivités territoriales, il a été jugé que le caractère transversal de certaines compétences imposait leur exercice partagé.

C'est ainsi que la loi prévoit désormais expressément que « les compétences en matière de culture, de sport, de tourisme, de promotion des langues régionales et d'éducation populaire sont partagées entre les communes, les départements, les régions et les collectivités à statut particulier » (article L. 1111-4 du CGCT).

À cet effet, il a toutefois été prévu en sus (article L. 1111-8-2 du CGCT), que lorsque l'exercice de ces compétences s'opère par le versement d'aides ou de subventions, il puisse être mis en place un guichet unique assumé par l'État, une collectivité territoriale ou un EPCI avec lequel les autres personnes publiques concluraient des conventions lui délégant par suite, cette compétence.

Une redéfinition des compétences dans le domaine de la mobilité

La gouvernance en matière de transport et de voirie a incontestablement constitué l'un des sujets les plus sensibles dans l'examen de ce projet de loi Notre.

À l'issue des débats, voici les principales dispositions votées par les deux chambres.

Plusieurs transferts de compétence ont tout d'abord été opérés entre les départements et les régions. À compter du 1er janvier 2017, les régions seront compétentes en lieu et place des départements s'agissant des services non urbains, réguliers ou à la demande (article L. 3111-1 du Code des transports), des transports scolaires (à l'exception toutefois des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires qui demeureront à la charge du Département), de la desserte des îles françaises (article L. 5431-1 du Code des transports) ou encore de la construction, l'aménagement et l'exploitation des gares publiques routières de voyageurs relevant du département. Ce dernier transfert ne s'applique toutefois pas pour les Régions Ile-de-France et Rhône-Alpes sur le territoire de la métropole de Lyon.

À noter au demeurant que la loi a procédé à une définition des services de transport urbain et à la substitution de la notion de périmètre de transports urbains qui figurait à l'article L. 1231-2 du code des transports par la notion de ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité.

La loi prévoit en outre que les lignes ferroviaires d'intérêt local gérées par les départements à des fins de transports, que ce soit à des fins de transport de personnes ou de marchandises, seront transférées aux régions dans les 18 mois suivant la promulgation de la loi.

La voirie départementale demeure de la compétence des départements contrairement à ce que prévoyait le projet initial.

Il a par ailleurs été accordé aux présidents de conseils départementaux le même pouvoir d'exécution d'office des travaux aux abords de la voirie départementale située hors agglomération que celui dont disposent les maires pour la voirie communale (article L. 131-7 du Code de la voirie routière).

Il a cependant été introduit une nouvelle disposition à l'article L. 4211-1 du CGCT prévoyant que les régions auront la possibilité de financer les itinéraires routiers d'intérêt régional et identifiés comme tels dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

D'autres transferts de gouvernance des infrastructures de transport ont également été ouverts, à l'instar de la gestion des ports maritimes et intérieurs qui pourra être transférée des départements aux autres collectivités dans les conditions définies par l'article 22 de la loi Notre, de la propriété des petites lignes de fret ferroviaire qui pourra être transférée par l'Etat à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales en application des dispositions modifiées en conséquence de l'article L. 3114-1 du code de la propriété des personnes publiques, ou encore de certains aérodromes qui pourront être transférés par l'Etat aux collectivités qui en auront fait la demande dans les conditions prévues à l'article L. 6311-1 du code des transports.

Enfin, plus généralement en matière de transport, il doit être noté que cette loi a été l'occasion de décider d'un report de neuf mois de l'entrée en vigueur de la réforme de décentralisation et de dépénalisation du stationnement introduite par les articles 63 et 64 de la loi Maptam afin de laisser aux autorités compétentes le temps nécessaire à la mise en place du forfait post/stationnement.

Il a au demeurant été décidé, dans ce cadre, d'habiliter les agents de police municipale et à Paris, les agents de surveillance (ASP), à établir les avis de paiement de forfait de post-stationnement prévus à l'article L. 2333-87 du CGCT.

Le renforcement du rôle des régions

Outre les transferts de compétence dans le domaine des transports, qui viennent d'être détaillés, la loi a accru sensiblement les prérogatives des régions.

La région devient en effet la collectivité territoriale responsable sur son territoire du développement économique et non plus seulement la collectivité cheffe de file de cette compétence.

Dans ce cadre, la région obtient notamment la compétence exclusive pour définir des « régimes d'aides et pour décider de l'octroi des aides aux entreprises dans la région » (article L. 1511-2 du CGCT) ainsi que l'élaboration de deux schémas majeurs prospectifs, couvrant les deux volets du développement économique :

- le schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII), lequel définit les orientations en matière d'aides aux entreprises, de soutien à l'internationalisation et d'aide à l'investissement immobilier et à l'innovation des entreprises;
- le schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

La nouveauté de ces schémas, qui viennent se substituer à d'autres préexistants, tient principalement à leur caractère obligatoire et prescriptif vis-à-vis des décisions des autres collectivités.

Les autres collectivités devront notamment prendre en compte les orientations générales du SRADDET dans l'élaboration de leurs documents, notamment d'urbanisme (ex SCOT).

Les actes des collectivités territoriales et de leurs groupements en matière d'aides aux entreprises devront également être compatibles avec le SRDEII.

À noter toutefois, sur ce dernier point, que les métropoles ont obtenu une dérogation leur permettant, en cas de désaccord avec la Région sur le SRDEII, de définir leur propre document d'orientation, lequel devra seulement prendre en compte le schéma régional et non s'y conformer (article L. 4251-17 du CGCT).

Outre ces deux schémas principaux, il doit être noté que les régions se voient également confier l'élaboration d'un plan régional de prévention et de gestion des déchets dans les conditions nouvellement définies aux articles L. 541-13 et suivants du code de l'environnement.

Dans un tout autre secteur, il est encore créé un schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation qui aura pour objet de définir les orientations de la région et les priorités de ses interventions dans ce domaine (article L. 214-2 du code de l'éducation).

À noter enfin que l'organisation du service public de l'emploi a fait l'objet de nombreux débats, le Sénat ayant notamment proposé à deux reprises qu'il soit confié à la région la coordination de ce service public.

Finalement, la loi inscrit uniquement le principe d'une participation de la région à la coordination des intervenants du service public de l'emploi, sans préjudice des missions confiées à l'État.

En outre, s'il a également été prévu la possibilité d'une expérimentation de la coordination, par la région sur délégation de l'État, de certains acteurs de l'accompagnement à l'emploi aux termes des dispositions d'un nouvel article L. 5311-1 du CGCT (notamment les missions locales, PLIE, maisons de l'emploi et Cap emploi), il doit être noté que ces expérimentations excluent toutefois un acteur majeur : Pôle emploi.

Dans ces conditions, il peut paraître un peu présomptueux de percevoir véritablement une première étape dans la décentralisation de ce service public de l'emploi.

Le département demeure, quant à lui, la collectivité compétente pour promouvoir les solidarités et la cohésion territoriale.

Dans les conditions définies à l'article L. 1111-10 du CGCT, il conserve la possibilité de contribuer au financement de certains projets dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par les communes ou leurs groupements (notamment les opérations d'investissement en service d'investissement en milieu rural).

Il est également confié aux départements l'élaboration avec l'État d'un schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services, voué à définir un programme d'actions pour une durée de six ans destiné au développement de l'offre de services dans les zones présentant un déficit d'accessibilité.

Notons au demeurant que c'est dans le respect des prescriptions de ce schéma que pourront être implantées les maisons de services au public créées également par la loi Notre en remplacement des maisons de service public.

(...)

RÉFÉRENCES

Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Legifrance.gouv.fr
LE SERVICE PUBLIC DE LA DIFFUSION DU DROIT

Code des marchés publics (édition 2006)

Section 4 : Procédure applicable aux marchés de services.

Article 29

Modifié par Décret n°2008-1334 du 17 décembre 2008 - art. 53

Sont soumis, en ce qui concerne leur passation, aux règles prévues par le présent titre les marchés publics et les accords-cadres ayant pour objet les services énumérés ci-dessous :

1. Services d'entretien et de réparation ;

2. Services de transports terrestres, y compris les services de véhicules blindés et les services de courrier, à l'exclusion des services de transports ferroviaires ;

3. Services de transports aériens de voyageurs et de marchandises ;

4. Services de transports de courrier par transport terrestre et par air ;

5. Services de communications électroniques ;

6. Services financiers : services d'assurances, services bancaires et d'investissement, sous réserve des dispositions des 3° et 5° de l'article 3 ;

7. Services informatiques et services connexes ;

8. Services de recherche-développement, sous réserve des dispositions du 6° de l'article 3 ;

9. Services comptables, d'audit et de tenue de livres ;

10. Services d'études de marché et de sondages ;

11. Services de conseil en gestion et services connexes ;

12. Services d'architecture ; services d'ingénierie et services intégrés d'ingénierie ; services d'aménagement urbain et d'architecture paysagère ; services connexes de consultations scientifiques et techniques ; services d'essais et d'analyses techniques ;

13. Services de publicité ;

14. Services de nettoyage de bâtiments et services de gestion de propriétés ;

15. Services de publication et d'impression ;

16. Services de voirie et d'enlèvement des ordures, services d'assainissement et services analogues.

Article 30

Abrogé par ORDONNANCE n°2015-899 du 23 juillet 2015 - art. 102

Modifié par Décret n°2015-1904 du 30 décembre 2015 - art. 1

I.-Les marchés et les accords-cadres ayant pour objet des prestations de services qui ne sont pas mentionnées à l'article 29 peuvent être passés, quel que soit leur montant, selon une procédure adaptée, dans les conditions prévues par l'article 28.

II.-Toutefois :

1° Les dispositions du III de l'article 40 et du troisième alinéa de l'article 41 ne sont pas applicables ;

2° Lorsque le montant estimé des prestations demandées est égal ou supérieur à 209 000 € HT, elles sont définies conformément aux dispositions de l'article 6 et le marché fait l'objet d'un avis d'attribution dans les conditions fixées à l'article 85 ;

3° Les marchés d'un montant égal ou supérieur à 209 000 € HT sont attribués par la commission d'appel d'offres pour les collectivités territoriales ;

4° Le pouvoir adjudicateur veille au respect des principes déontologiques et des réglementations applicables, le cas échéant, aux professions concernées ;

5° Les marchés de services juridiques ne sont pas soumis aux dispositions du titre IV de la présente partie. En outre, ceux de ces marchés qui ont pour objet la représentation d'une collectivité territoriale en vue du règlement d'un litige ne sont pas transmis au représentant de l'Etat.

III.-Lorsqu'un marché ou un accord-cadre a pour objet à la fois des prestations de services mentionnées à l'article 29 et des prestations de services qui n'y sont pas mentionnées, il est passé conformément aux règles qui s'appliquent à celle de ces deux catégories de prestations de services dont le montant estimé est le plus élevé.

DOCUMENT 3

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Legifrance.gouv.fr
LE SERVICE PUBLIC DE LA DIFFUSION DU DROIT

Chemin :

Code des marchés publics (édition 2006)
- PREMIÈRE PARTIE : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX POUVOIRS ADJUDICATEURS
  - TITRE III : PASSATION DES MARCHÉS
    - Chapitre V : Dispositions spécifiques à certains marchés

Section 6 : Marchés et accords-cadres relatifs à l'achat de véhicules à moteur

Article 75-1

Créé par Décret n°2011-493 du 5 mai 2011 - art. 5

I.-Le pouvoir adjudicateur, lorsqu'il achète un véhicule à moteur relevant des catégories M et N définies à l'article R. 311-1 du code de la route et que la valeur estimée du marché ou de l'accord-cadre est égale ou supérieure au seuil à partir duquel il doit recourir aux procédures formalisées pour la passation de ses marchés de fournitures, tient compte des incidences énergétiques et environnementales de ce véhicule sur toute sa durée de vie.

Sont exemptés de cette obligation les achats :

1° De véhicules conçus et construits pour être utilisés principalement sur les chantiers de construction, dans les carrières ou les installations portuaires ou aéroportuaires ;

2° De véhicules conçus et construits pour être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services de lutte contre l'incendie et les services responsables du maintien de l'ordre ;

3° De machines mobiles.

Si l'achat du véhicule à moteur est réalisé pour l'exécution d'un service public de transport de personnes dont le pouvoir adjudicateur s'est vu confier la gestion et l'exploitation, l'obligation mentionnée au premier alinéa s'applique, indépendamment de la valeur estimée du marché ou de l'accord-cadre, dès lors que les produits de la gestion et l'exploitation, sur toute leur durée, sont d'un montant égal ou supérieur au seuil à partir duquel l'autorité responsable du transport doit recourir aux procédures formalisées pour la passation de ses propres marchés de fournitures.

II.-Il peut être satisfait à l'obligation énoncée au premier alinéa du I par la fixation de spécifications techniques relatives aux performances énergétiques et environnementales du véhicule. Ces spécifications relèvent des dispositions du 1° ou du 2° du I de l'article 6.

III.-Il peut également être satisfait à la même obligation par l'inclusion des incidences énergétiques et environnementales du véhicule, sur toute sa durée de vie, dans les critères d'attribution prévus au I de l'article 53. Les incidences à prendre en compte sont définies selon les modalités fixées au IV ci-dessous.

Si le pouvoir adjudicateur choisit de traduire ces incidences en valeur monétaire, leur quantification doit se conformer à la méthodologie établie en application du IV ci-dessous. La valeur monétaire ainsi obtenue n'est pas prise en compte pour l'appréciation du montant du marché au sens des dispositions des articles 26 et 27.

IV.-Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'écologie et de l'économie détermine les incidences énergétiques et environnementales liées à l'utilisation du véhicule à moteur qu'il convient de prendre en compte, comportant notamment la consommation d'énergie, les émissions de CO2 et celles de particules, de composés d'azote et d'oxygène (NOx) et de composés hydrocarbonés non méthaniques (HCNM), ainsi que la méthodologie à appliquer s'il est envisagé de traduire ces incidences en valeur monétaire.

DOCUMENT 4

Colibris-le-mouvement.org – site consulté le 25 juin 2015

METTRE EN PLACE UN SYSTÈME DE COVOITURAGE

Face à la montée du prix de l'essence, les kilomètres d'embouteillages, la perte des liens sociaux, la pollution, le covoiturage est une alternative. Pourtant ce système n'a pas la côte : seuls 2 % des gens déclarent partager une voiture, alors que 70% des français utilisent leur véhicule personnel pour aller travailler.

Qu'est-ce que le covoiturage ?

Le covoiturage ne fait l'objet d'aucune définition officielle, ni de législation spécifique. Selon Séverine Millet, auteur de « *La stratégie du Colibri* » le covoiturage "a pour vocation de mettre en relation des personnes effectuant seules tout ou partie d'un trajet identique, afin qu'elles voyagent désormais à plusieurs. Ce système permet au final de diminuer le nombre de voitures en circulation pour un même déplacement".

Les trajets peuvent être de différentes natures, réguliers ou irréguliers : domicile-travail, domicile-université, domicile-supermarché, domicile-loisirs, domicile-gare, mais aussi trajets longues distances.

Pour les utilisateurs, les principaux atouts sont souvent le partage des frais de déplacement liés à la voiture et la convivialité du trajet effectué à plusieurs. C'est aussi et surtout un moyen de réduire son empreinte écologique.

On relève deux façons d'utiliser un véhicule en covoiturage :

- utilisation à tour de rôle du véhicule de chacun des covoiturés, ainsi alternativement conducteurs et passagers
- utilisation d'un seul véhicule et participation des passagers aux frais de déplacement (essence, péage, parking)

Quel impact sur le territoire ?

Modèle actuel	Modèle proposé
Pollution	Réduire son empreinte écologique
Individualisme	Mutualisation
Dépendance vis-à-vis du pétrole	Plus grande autonomie vis-à-vis du pétrole
Pertes de liens sociaux	Favoriser les échanges entre citoyens

En mettant en place un système de covoiturage vous :

- **Favoriser les échanges entre citoyens** car le partage d'un véhicule restaure une communication entre passagers qui n'existe pas dans les transports en commun.
- **Réduisez votre empreinte écologique** car la mutualisation de la voiture permet de diminuer les gaz à effet de serre. En effet, le secteur des transports est le premier consommateur de produits pétroliers et constitue en France la première source d'émission de GES.
- **Vous faites des économies** car vous mutualisez l'utilisation de la voiture, le coût des éventuels péages, des places de parking et surtout, de l'essence. Une économie non négligeable dans un contexte d'augmentation du prix du pétrole.

Comment monter un système de covoiturage ?

1. **Constituer un groupe d'automobilistes et de passagers.** Vous pouvez, dans un premier temps, commencer à petite échelle en réunissant votre entourage (voisins, collègues, parents d'élèves, etc.). Cependant, vous devez vous assurer qu'il y ait suffisamment de personnes car moins il y en a, moins il y a de combinaisons possibles et cela ne permettra donc pas de répondre aux besoins des adhérents.
2. **Définir la façon d'utiliser un véhicule en covoiturage.** En fonction des besoins des adhérents, il faudra savoir si l'utilisation se fera à tour de rôle de chacun des covoiturés ou si un seul véhicule sera utilisé avec la participation des passagers aux frais de déplacement.
3. **Mettre en place un système de mise en relation** qui permettra une meilleure flexibilité, et par conséquent, la participation de nombreuses personnes. Celui-ci peut se faire sur un site Internet, par échanges de courriels ou SMS.
4. **Réaliser une campagne de sensibilisation** auprès des personnes concernées afin de vaincre les freins psychologiques du covoiturage et établir un lien de confiance.
5. **Déterminer les acteurs concernés et trouver les bons interlocuteurs**. Le covoiturage peut se faire sans les responsables publics mais ils s'avèrent souvent très utiles. Il peut s'agir du maire, de la commune ou du département. Ils peuvent intervenir dans le projet de plusieurs manières : prise en charge des actions de sensibilisation, aide logistique ou encore prise en charge du covoiturage au même titre qu'un service de transport collectif.
6. **Définir le cadre juridique à la mise en place du covoiturage**. Que vous soyez constitué en association ou non, il est conseillé d'entreprendre une action auprès des compagnies d'assureurs pour des contrats adaptés à ce type de transport. Mais le covoiturage n'entraîne pas de risques juridiques particuliers. L'organisateur de la mise en relation ne peut pas être tenu responsable en cas d'accident. Le conducteur et le passager sont soumis sensiblement aux mêmes engagements que pour un trajet hors-covoiturage. Les règles de fonctionnement se construisent autour d'une charte de bonne conduite, d'une identification des covoitureurs, du montant de la participation aux frais, etc.

Quelles sont les structures qui peuvent vous aider ?

ADEME

L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) soutien la mise en place de système de covoiturage en accompagnant des projets locaux de création de moteurs Internet de mise en relation et des projets de sensibilisations.
http://www2.ademe.fr/servlet/getDoc?id=11433&m=3&cid=96

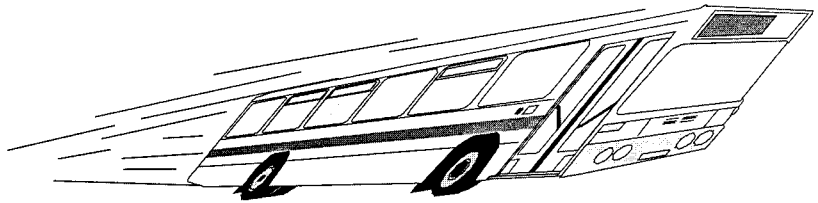
Sites de mise en relation

www.patacaisse.com ;
www.covoiturage-France.fr ;
www.ecotrajet.com ;
www.123envoiture.com ;
www.covoiturage.com ;
www.covoiturage.fr ;
www.laroueverte.com
Le site covoituval.org promeut notamment les modes de déplacement alternatifs à la voiture solo dont le covoiturage et anime et gère une base de données de covoitureurs. http://www.covoituval.org/

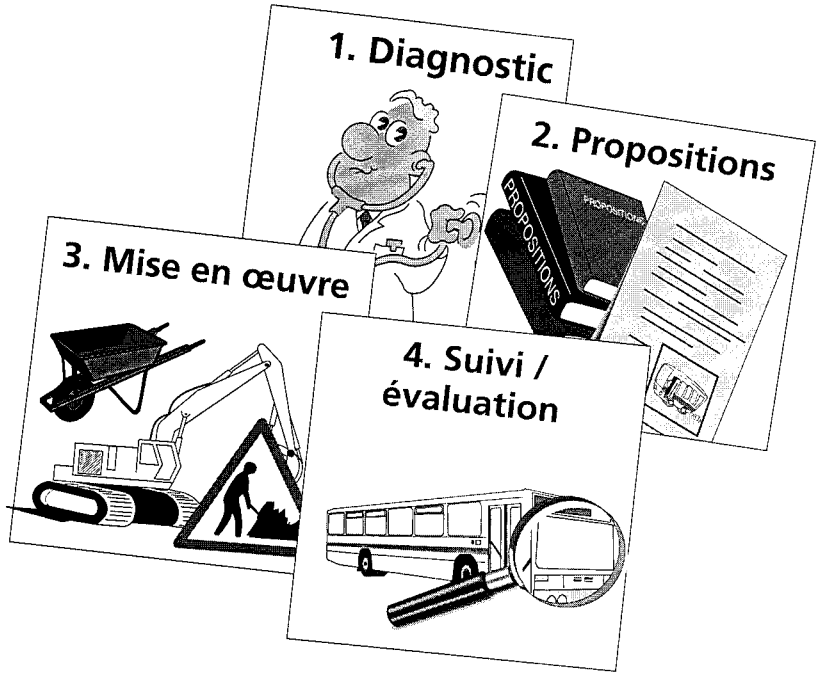
Démarche à suivre pour l'amélioration des performances d'une ligne de bus

OBJECTIF DE LA DÉMARCHE

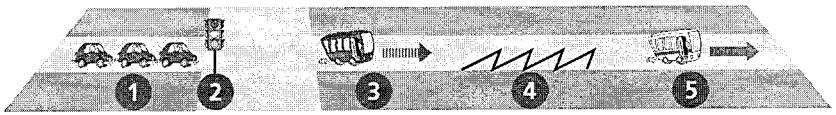
Améliorer les performances du bus (vitesse commerciale, régularité) tout en prenant en compte les autres modes de déplacement et l'espace public.



DÉMARCHE

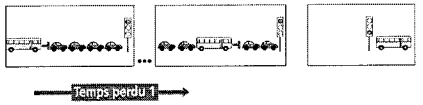
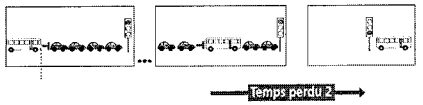


Temps de parcours - définition



temps de parcours total = 1 + 2 + 3 + 4 + 5

"temps utile"

1 Temps perdu dans les files d'attente	**Durée depuis l'arrivée dans la file d'attente** (vitesse très faible, inférieure à 5 km/h) **en amont du carrefour à feux jusqu'à l'immobilisation dans le cycle qui précède le franchissement.** 	**"COMPRESSIBLE"** car dépendant : • de l'affectation des voies, • du fonctionnement global de la régulation (stratégie), • de la géométrie du carrefour (difficulté d'écoulement des mouvements tournants), • des charges de trafic.
2 Temps perdu aux feux	**Durée depuis l'immobilisation dans le cycle qui précède le franchissement jusqu'au franchissement.** 	**"COMPRESSIBLE"** car dépendant du principe de fonctionnement du carrefour (détection, microrégulation effective) et de la géométrie du carrefour (difficulté d'écoulement des mouvements tournants)
3 Temps perdu en section courante	**Durée d'immobilisation du véhicule liée :** • **à l'accès à l'arrêt,** • **à l'insertion dans la circulation** (en sortie d'arrêt notamment), • **à la présence de stationnement illicite sur la file de circulation du bus,** • **aux traversées piétonnes devant le bus,** • **à la largeur réduite des voies de circulation,** • **etc.** *À une vitesse très faible, inférieure à 5 km/h, le véhicule est considéré comme immobilisé.*	**"COMPRESSIBLE"** car dépendant de l'aménagement de la voirie

"temps inutile"

4 Temps d'arrêt en station	**Durée depuis l'immobilisation du véhicule à l'arrêt jusqu'à la fermeture des portes.** *Si le chauffeur maintient les portes ouvertes car il est immobilisé pour d'autres causes que celle du chargement de passagers (feux rouges, etc.), ce temps ne doit pas être considéré comme du temps d'arrêt en station, mais comme du temps perdu.*	**PARTIELLEMENT "COMPRESSIBLE"** car dépendant : • du mode de gestion des accès et sorties du véhicule, • du mode de vente de titres de transport, • du mode d'enregistrement des abonnements, • etc.
5 Temps de roulement	**Temps déduit en retranchant du temps de parcours total la somme des temps d'arrêt et des temps perdus.**	**QUASIMENT "INCOMPRESSIBLE"** car dépendant : • de la puissance des véhicules, • des vitesses de pointe autorisées et admissibles pour le confort des usagers, • du tracé, • etc.

DOCUMENT 5

« Recommandations pour améliorer les performances d'une ligne de bus » (extraits) – *STIF – Autorité organisatrice des transports franciliens* – Site consulté en novembre 2015

Temps de parcours - mesure et traitement

Cette méthode d'enquête par chronométrage peut être remplacée par des mesures effectuées par un bus laboratoire (cf. fiche n°1).

PRÉ-RELEVÉ

- entretiens avec les responsables de lignes et les chauffeurs
- localisation des arrêts
- localisation des carrefours (feux, giratoire, perte de priorité)
- localisation des zones de stationnement gênant
- longueur des files d'attente
- ...

RÉALISATION DES CARNETS D'ENQUÊTE (sur la base du pré-relevé)

Ligne : Heure de départ : Sens : Durée du parcours :

Donner l'ordre de grandeur des files d'attente aux carrefours.

Type de temps perdu / Lieu	en station	dans les files d'attente	aux feux	stationnement double file	livraisons	accès arrêt	sortie arrêt	divers (accidents, travaux, ...)
à l'arrêt a								
au carrefour b								
au carrefour c								
à l'arrêt d								
face à e								
face à f								
au carrefour g								
...								

FORMATION DES ENQUÊTEURS

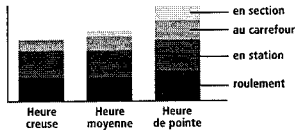
- définition des différents types de temps de parcours
- utilisation du carnet d'enquête
- visite de la ligne pour repérer les lieux critiques

RÉALISATION DES ENQUÊTES

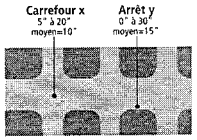
- un mardi ou un jeudi *(jour ouvrable moyen)*
- sur toute la journée *(heure creuse, heure moyenne, heure de pointe - nombre de lignes enquêtées à définir)*

TRAITEMENT

recomposition des temps de parcours



localisation des temps perdus *(mini, maxi et moyen)*



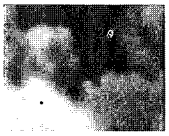
ESTIMATION DES GAINS POTENTIELS

Causes principales des pertes de temps

La démarche d'identification des causes des temps compressibles est la suivante :

localisation et typologie des temps compressibles *(cf. page 6)* → recueil des données → analyse et identification des causes

	Données nécessaires à l'analyse	Causes possibles
Temps perdu dans les files d'attente	• **plan du carrefour** *(calibrage)* • **plan de feux** *(si carrefour à feux)* • **charges de trafic** (en section (journalier) et directionnelles *(heures de pointe)* • **longueurs des files d'attente** *(relevé in situ)* • ...	• absence de couloir bus d'approche • couloir bus d'approche trop court et pas accessible au bus qui arrive en fin de file d'attente • mauvaise affectation des voies *(feux ou giratoire)* • mode de gestion du carrefour inadapté *(feux ou giratoire)* • stratégie de régulation incorrecte • ...
Temps perdu aux feux	• **plan de feux** • ...	• absence de détection du bus • système de détection spécifique du bus en panne • programmation des feux non optimale • ...
Temps perdu en section courante – stat. illicite / livraisons	• **relevé des zones de stationnement illicite et de livraison sur le tracé** • analyse offre/demande en stationnement • ...	• déficit d'offre en stationnement • faible de la part des autorités compétentes • ...
Temps perdu en section courante – accès arrêt	• plan de l'arrêt • nombre de lignes bus fréquentant chaque arrêt • **charges de trafic** + calibrage sur le carrefour en aval de l'arrêt • observations in situ • ...	• longueur d'arrêt inadaptée à l'offre bus • arrêt placé trop près du carrefour et inaccessible au bus pris dans la file d'attente • géométrie de l'arrêt très contrainte (si arrêt en retrait) • ...
Temps perdu en section courante – sortie arrêt (si arrêt en retrait)	• plan de l'arrêt • **charges de trafic** au droit de l'arrêt • observations in situ • ...	• charges de trafic importantes rendant l'insertion dans la circulation difficile • ...
Temps perdu en section courante – divers	• largeur des voies • ...	• voies trop étroites • ...
Temps d'arrêt en station	• nombre de montées/descentes passagers • mode de vente des titres de transport • mode d'enregistrement des titres de transport • plan de l'arrêt • fonctionnement des accès/sorties passagers • ...	• aire d'attente des passagers saturée • lenteur du mode d'enregistrement des titres de transport (rapidité et quantité de matériel) • vente des titres par le chauffeur • accès/sorties des passagers par les mêmes portes du bus • ...



DOCUMENT 6

Transports de marchandises en ville

Les aires de livraison

Améliorer l'accueil des véhicules de livraison en ville permet d'en limiter les nuisances : la diminution du stationnement illicite entraîne moins de congestion, plus de sécurité pour les piétons et les livreurs, moins de perte de temps et moins de pollution. Comme pour les places de stationnement, une rotation accrue des arrêts sur les aires de livraison est favorable à l'attractivité commerciale.

Les fondements juridiques de l'aire de livraison

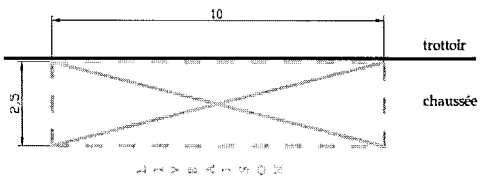
La réglementation de l'aire de livraison est basée sur la notion d'arrêt :

Art. R110-2 du **Code de la Route** :

"l'arrêt : immobilisation momentanée d'un véhicule [...] pendant le temps nécessaire pour permettre [...] le chargement ou le déchargement du véhicule, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer".
Juridiquement, la livraison ne s'attache pas à une durée spécifique.

Art. R107 - **Loi SRU** (Solidarité et Renouvellement Urbain) :

"le maire peut, par arrêté motivé : (...) réserver des emplacements sur les voies publiques de l'agglomération (...) pour l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises".
Cet article a permis depuis juillet 2001 une signalisation horizontale (marquage au sol) réglementaire de l'aire de livraison.



A qui sont elles destinées ?

Aujourd'hui, les aires doivent répondre aux besoins :

- Des professionnels du transport (monocolistes, messagers, transporteurs spécialisés, etc.);
- Des établissements qui effectuent eux-mêmes leurs transports (commerçants, fournisseurs, etc.);
- Des clients (particuliers) qui chargent ou déchargent leur véhicule.

En revanche, les aires accueillent des arrêts et non du stationnement.

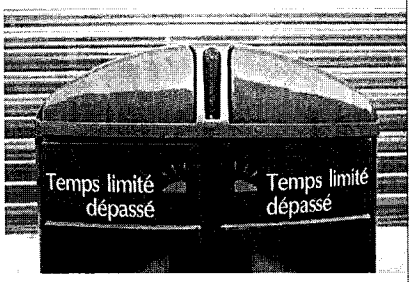
Des aires de livraison... globalement peu respectées par les véhicules des particuliers

On observe que les aires de livraison sont globalement utilisées de manière abusive (stationnement) par des véhicules particuliers. **75% des arrêts pour livraison se font donc sur des emplacements illicites** (bordures de trottoirs, double file, etc.), engendrant une gêne pour les autres usagers de l'espace public (véhicules part., piétons, bus) et créant des points de congestion. Dans d'autres cas (6 à 10 %), le chauffeur-livreur n'a pas utilisé une aire libre à proximité. Des contraintes de temps, un mauvais dimensionnement de l'aire, un emplacement mal adapté, un manque de professionnalisme peuvent expliquer ce paradoxe.

"Réserver en ville des espaces privilégiés aux seuls véhicules de livraison".

ADEME

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie



Bornes signaux lumineux de Mont-de-Marsan

"Le contrôle sur le terrain : une clé de la réussite".

Enjeu

La difficulté est de réserver ces espaces aux seuls véhicules de livraison afin d'en préserver l'objet. En effet, issus d'une jurisprudence bien établie, les emplacements de livraison sont légaux dès lors que leur usage est réservé **non pas à une certaine catégorie de véhicules mais à une certaine catégorie d'activités**.

L'enjeu est donc de faire des aires de livraison un réel outil de logistique urbaine et de politique publique, le but étant d'améliorer l'accueil des véhicules de livraison grâce à une meilleure lisibilité et un meilleur taux de rotation.

Une clé de réussite : le contrôle

Les expérimentations menées ces dernières années ont montré l'importance du contrôle sur le terrain. La mise en œuvre d'une politique d'accueil des livraisons ne peut être réussie qu'à 2 conditions :

- Le contrôle des pratiques d'arrêt repose sur un ensemble de critères simples, juridiquement fondés et élaborés si possible en collaboration avec les forces de l'ordre;
- La Collectivité se donne les moyens (moyens humains ou systèmes techniques) pour faire respecter la réglementation mise en place. Celle-ci suppose au préalable un portage politique fort.

» ZOOM

La Ville de Lyon l'a bien compris et a créé l'UCS (Unité de Contrôle du Stationnement).

Les leviers d'action

La Collectivité possède plusieurs leviers d'action lui permettant de mettre en œuvre sa politique d'accueil des livraisons.

Il s'agit principalement :

- Des arrêtés municipaux;
- Des normes de stationnement des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU);
- Des Plans de Déplacement Urbain (PDU) qui organisent le déplacement des personnes et des marchandises en ville.

» ZOOM

La Ville de Paris souhaiterait réserver les aires situées le long des axes de bus aux professionnels de la livraison munis d'un macaron. Les caractéristiques d'émission des véhicules pourraient être une condition d'obtention.

Les innovations techniques

Les bornes lumineuses à Mont-de-Marsan
Cette ville expérimente des bornes automatiques à signaux lumineux. Ce dispositif concerne le stationnement de surface et permet un contrôle plus facile.

Les bornes d'accès à Barcelone
La Ville de Barcelone teste un système de contrôle d'accès aux quartiers centraux. Les zones sont protégées par des bornes amovibles et une carte d'accès permet aux livreurs d'entrer dans ces zones. Barcelone souhaite lisser les heures de livraisons en les adaptant aux besoins de chaque filière. La carte permet à chaque transporteur d'entrer aux seules heures qui lui ont été attribuées.

Pour autant, les Collectivités devront apprendre à mieux exercer leur rôle d'arbitre de l'usage de l'espace public en améliorant les conditions d'accueil des activités d'intérêt public (transports en commun, logistique urbaine, etc.) et en rationalisant les autres flux, notamment ceux des véhicules particuliers. Les outils devront par ailleurs être améliorés pour répondre aux besoins de certaines activités aujourd'hui mal appréhendées (artisans...).

Crédits photos : Jean-jacques REYNAL - Interface Transport - ADEME

MATRICE MONTEES/DESCENTES - Total journée

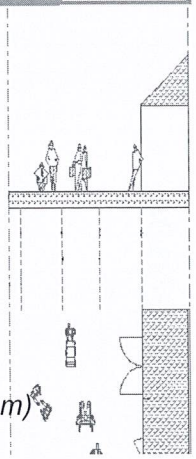
	PARILLY	THIOLEY	MARCEL PAGNOL	CURIE-JULES GUESDE	GARE DE VENISSIEUX	CROIZAT - COBLOT	CROIZAT PAUL BERT	DUCLOS	G.ROUDIL	JODINO A.F.P.A.	NOUV.CIMETIERE VENISSIEUX	GYMNASE A.COLAS	FEYZIN OASIS	LES ROUSSETTES	MAURICE RAVEL	LA BEGUDE	FEYZIN MAIRIE	LA GARENNE	FEYZIN-GARE	LES MAURES	LE RELAIS	BELLECOMBE	HAUTS DE SOLAIZE	CHANTABEAU	SOLAIZE CROIX ROUGE	LA CROIX DE SOLAIZE	SOLAIZE-MAIRIE	TOTAL
PARILLY		11	24	6	14	3	5			8		1	23	12	4	19	9	7	2	16		7	3				23	**197**
THIOLEY	7				15		4	5		1		1				1											3	**37**
MARCEL PAGNOL	8	3		1	16		3	1				2																**34**
CURIE-JULES GUESDE	5	1				1	2					1	1			1		1										**13**
GARE DE VENISSIEUX	6	17	18	13		2	6	1	2	99		10	46	14	6	88	16	21	1	23		11	7	16			43	**466**
CROIZAT - COBLOT										2		4					1							1				**8**
CROIZAT PAUL BERT	5	1	1		59					1		1	4	1		11	6	6		3		1		1			2	**103**
DUCLOS	3	4		1	25		3			1		3				1	1			2		1					2	**47**
G.ROUDIL					1							1				1												**3**
JODINO A.F.P.A.	4				46												1											**51**
NOUV.CIMETIERE VENISSIEUX					2		1																				4	**7**
GYMNASE A.COLAS	1			1	12								1							1				1				**17**
FEYZIN OASIS	4	9			42		1	1						1		3	6	1									4	**72**
LES ROUSSETTES	2				28				1																			**31**
MAURICE RAVEL																1	4											**5**
LA BEGUDE	7	1			115		2		1	4		2	3					8	1	11		1	1	2			8	**167**
FEYZIN MAIRIE	1	1			16				2									6	3	4								**33**
LA GARENNE	5	2			48			1				1		1		3	5			4								**70**
FEYZIN-GARE	2	1	1	1	7			2				1		1		1												**17**
LES MAURES	4	2			50		1	3	3			1	1			11	5	2						2			8	**93**
LE RELAIS					1															1								**2**
BELLECOMBE																								1			6	**7**
HAUTS DE SOLAIZE																											2	**2**
CHANTABEAU																											11	**11**
SOLAIZE CROIX ROUGE	3			1	8							1					1		1	1	1							**17**
LA CROIX DE SOLAIZE	1				13						2					1												**17**
SOLAIZE-MAIRIE	11	2			53		2	1								8	1			2					4	3		**87**
TOTAL	**79**	**55**	**44**	**24**	**571**	**6**	**30**	**15**	**9**	**116**	**2**	**30**	**79**	**30**	**10**	**150**	**56**	**52**	**8**	**68**	**1**	**21**	**11**	**24**	**4**	**3**	**116**	**1614**

DOCUMENT 7 : « Matrice des montées/descentes de la ligne A »

DOCUMENT 8

« Accessibilité de la voirie et des espaces publics. Éléments pour l'élaboration d'un diagnostic pour les petites communes » (extraits) – CERTU – Janvier 2011

Fiche - Repère Piétons -1- B1



DESCRIPTION

La zone réservée aux piétons supporte plusieurs usages : la zone de déplacement proprement dite et des zones d'arrêts (attente, repos, services...) :

- zone de déplacement libre de tout obstacle fixe ou mobile :
1,80 m recommandé (min obligatoire 1,40 m)

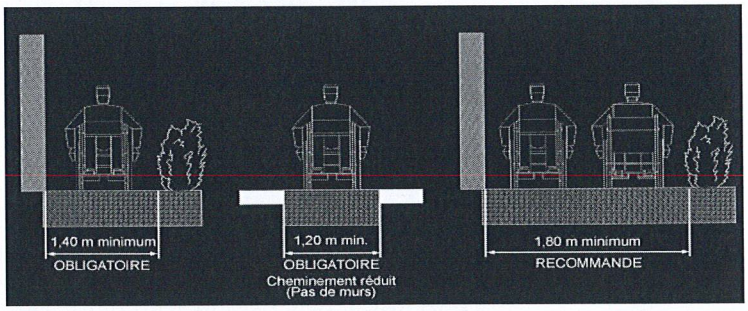
- zone de protection vis-à-vis de la chaussée

- zone d'arrêts (attente, repos, services...) : elle doit aussi permettre le stockage et la manoeuvre d'un fauteuil roulant ou d'un landeau mini 1,30 m X 0,80 m (diamètre 1,50 m)

ÉLÉMENTS DE DIMENSIONNEMENT

D'une manière générale :
- Attention au mobilier urbain et aux résurgences de réseaux (voir fiche B2)
- Attention aux occupations temporaires du domaine public (terrasses, étals de commerçants...) en soit laisser libre la zone de circulation de 1,40 m
- Veiller avant tout à un cheminement clair, lisible, au plus court et adapté à l'usage des lieux

Largeur de cheminement (libre de tout obstacle)



Dévers

Pente transversale la plus faible possible : 2%
maximum en cheminement courant : 1 % si possible
> 2% toléré sur de courtes distance

Pente

La plus faible possible. Toute dénivellation importante doit être doublée d'un plan incliné.
Cheminement de préférence : 5% maximum
Tolérance : 8% maximum sur 2 m / 12% maximum sur 0,50 m

Palier de repos : 1,40 m de long minimum (hors obstacles), horizontal, tous les 10 m au delà de 4%,

Lisibilité/signalisation

* Feux de signalisation : dispositif conforme aux normes en vigueur permettant aux personnes aveugles et malvoyantes de connaître la période de traversée
* Bateaux : Revêtements de sol différenciés

Mise en oeuvre de bandes d'éveil de vigilance pour signaler la partie abaissée des trottoirs au droit des traversées de chaussées.

Escalier

* Largeur : 1,20 m si aucun mur / 1,30 m si mur d'un côté / 1,40 m entre deux murs
* Marches : hauteur : 16 cm maximum / giron : 28 cm minimum
* Main courante : à partir de 3 marches / préhensible des deux côtés / dépassant les premières Et dernières marches / à 0,90 m ou 1 m de hauteur

* Mise en place de bandes podo-tactiles

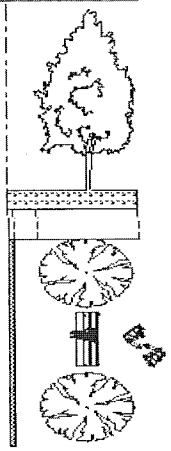
Revêtement de sol

Non meuble, non glissant, sans obstacle à la roue, à la canne et au pied.

Fiche - Repère Piétons - 2 - B2

DESCRIPTION

C'est l'espace du trottoir où est implanté toute sorte d'équipements destinés principalement aux piétons mais aussi aux véhicules.



ÉLÉMENTS DE DIMENSIONNEMENT

D'une manière générale :
- Attention au mobilier urbain et aux résurgences de réseaux
- Attention aux occupations temporaires du domaine public (terrasses, étals de commerçants...)
Qui doivent quoiqu'il en soit laisser libre la zone de circulation de 1,40 m

Le principe de base est de préserver une largeur de passage libre de tout obstacle (1,40 m minimum).

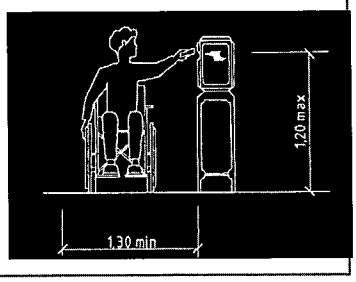
Les bornes, les poteaux et autres obstacles
Ils doivent pouvoir être détectés par les personnes déficientes visuelles à la canne.
Leurs caractéristiques de dimensionnement sont fonction de leur hauteur et de leur largeur (abaque de détection-annexe 3 de l'arrêté du 15 janvier 2007, en attente de modification).

Obstacles en porte à faux
S'ils sont situés à une hauteur inférieure à 2,20 m, ils doivent être signalés par un élément bas au sol dont la partie basse se situe à une hauteur maximum de 0,40 m au-dessus du sol (panneaux de signalisation, arbres...)

Abri-voyageurs
L'implantation de l'abri-voyageurs doit prendre en compte la largeur de passage des piétons (1,40 m mini) et une bande de retrait vis-à-vis du bord de la chaussée d'une largeur minimale de 0,60 m (0,90 m recommandé pour le passage du fauteuil)

Divers
Les divers dispositifs de contrôle des mobiliers urbains (distributeurs, ascenseurs, commande feux de signalisation, boîtes aux lettres, containers...) doivent être situés à une hauteur comprise entre 0,90 m Et 1,20 m en vue de l'utilisation notamment par une personne handicapée, une personne de petite taille ou un enfant.

En terme de mobilier urbain et de végétation, les dimensions des éléments choisis dépendent du programme.
On gardera comme **principes de base** pour la détection à la canne :
- si la hauteur de l'élément est basse, elle doit être compensée par une surface réelle et un volume relativement grands ;
- si la surface réelle au sol est relativement faible, elle doit être compensée par une hauteur relativement grande.

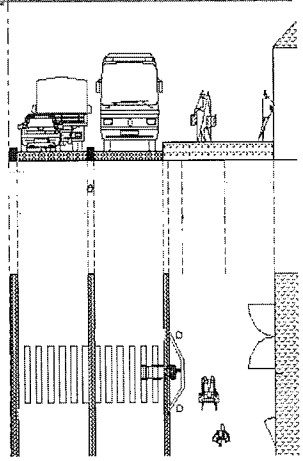


Fiche - Repère
Interface piétons / véhicules

C1

DESCRIPTION

C'est l'espace où le piéton croise et se mêle aux véhicules et dans lequel Il convient d'assurer l'accessibilité et la sécurité de tous les usagers.



ÉLÉMENTS DE DIMENSIONNEMENT

Traversée de chaussée

Son efficacité dépend en grande partie de son implantation qui doit correspondre autant que possible au trajet naturel des piétons. Son aménagement doit être lisible et incitatif. Pour cela, les trottoirs doivent comporter des bateaux au droit de chaque traversée et un revêtement de sol différencié (bande éveil de vigilance) en bordure de la voie de circulation.

Largeur du bateau : 1,20 m minimum
Largeur de la bande éveil de vigilance (BEV) conforme à la

Le passage piétons

C'est un espace matérialisé au sol par des bandes blanches, qui permet au piéton de se rendre d'un côté à l'autre de la chaussée dans un contexte de sécurité.

Longeur de la bande : 2,50 m minimum
Largeur de la bande : 0,50 m
Interdistance : 0,50 m - 0,80 m

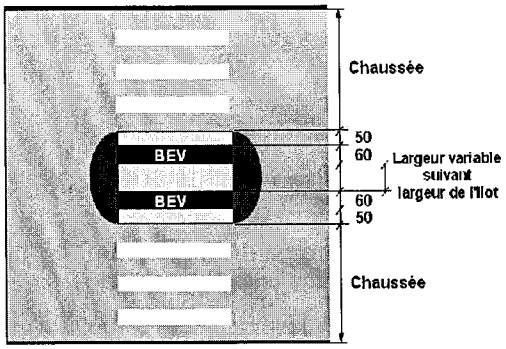
Les entrées charretières

Elles sont sources d'inconfort et de difficulté au déplacement des usagers par les dénivelés (profil en travers et en long) occasionnés pour le passage de véhicules. C'est pourquoi elles doivent être traitées selon les dispositions appliquées à une section courante du trottoir. La difficulté du traitement réside dans la spécificité de chaque entrée charretière et donc pas de règle générale à appliquer.

L'îlot central de sécurité

Il est assimilable à une zone de refuge qui permet la traversée d'une chaussée d'une largeur au moins égale à 12 m.

- Sans feux : 3 voies ou > 8 m
- Avec feux : 4 voies ou > 12 m



DOCUMENT 9

covoiturage-grand-Lyon.com – site consulté le 25 juin 2015

COMMENT ÇA MARCHE ?

Avec Covoiturage Grand Lyon, la recherche de covoitureurs devient facile et précise !

Innovation et efficacité

- Pas de liste d'annonces laborieuse à parcourir !
- Grâce à la **géolocalisation**, notre moteur de recherche vous présente **vos voisins** faisant le même trajet.
- Les personnes que vous pouvez prendre sur votre trajet vous sont automatiquement présentées !

Des fonctionnalités pratiques

- Vous vous inscrivez en quelques clics.
- Vos covoitureurs vous seront présentés sur une **carte interactive** sur laquelle il vous suffit de cliquer pour voir leurs coordonnées.
- Vous contactez vos covoitureurs par email ou par téléphone.
- Vous recevez une **alerte email ou un SMS** dès que quelqu'un fait le même trajet que vous.

Simplicité d'utilisation

- Une inscription en quelques clics
- La **confidentialité** de vos informations est garantie

Comment rechercher un covoiturage ?

Sur la page d'accueil du site :

- Indiquez dans la barre de recherche votre lieu de départ et d'arrivée
- Sélectionnez l'adresse ou la ville dans la liste proposée
- Puis cliquez sur « rechercher ».
- Vous trouverez toutes les annonces relatives à votre recherche.

Comment publier une annonce ?

Une fois inscrit sur le site c'est simple : cliquez sur publier mon annonce et suivez les instructions !

Est-ce que votre service de covoiturage est sécurisé ?

Sur le site internet la certification du mail ou du téléphone est obligatoire avant le dépôt d'une annonce et pour consulter les coordonnées des autres covoitureurs.

Par ailleurs, le site est basé sur le principe d'auto-régulation de la communauté :

- Suppression par notre équipe des comptes dont les annonces sont déclarées suspectes ou si le comportement de l'usager est anormal.
- Prochainement : un système d'avis entre covoitureurs
- En réflexion : un système de réservation **gratuit**

Nous vous suggérons lors de votre covoiturage de demander au conducteur de présenter son permis de conduire et les documents d'assurance de sa voiture avant de démarrer. Ne prenez le volant que si votre conducteur est assuré lorsqu'il prête sa voiture.

J'ai peur qu'on me pose un lapin...

Appelez votre covoitureur avant de partager votre trajet pour vous mettre d'accord sur l'organisation du covoiturage. Précisez à cette occasion :

- si vous avez un impératif horaire,
- le prix du trajet,
- le lieu,
- et l'heure du rendez-vous.

La veille du trajet, envoyez un SMS de confirmation de rendez-vous, avec votre prénom.

Ces 2 règles simples devraient vous permettre de covoiturer sans souci.

Dois-je m'inscrire ?

Vous pouvez découvrir toutes les annonces de covoiturage sans vous inscrire. Ensuite, pour **obtenir les coordonnées d'un covoitureur ou pour publier votre annonce** vous devrez créer un compte sur notre site internet. C'est une façon simple de sécuriser l'accès aux données personnelles de nos inscrits.

Puis-je utiliser le service depuis un smartphone ou une tablette tactile ?

Nous sommes compatibles smartphones et tablettes, quelle que soit la marque : iPhone, Android, iPad, Windows phone, Blackberry... Surfez sur Covoiturage Grand Lyon avec votre mobile, vous verrez c'est magique ! Le site prend l'apparence d'une application !

Plus d'informations sur la page applications mobile.

Comment sont protégées mes données personnelles ?

Covoiturage Grand Lyon c'est avant tout une équipe de développeurs mais aussi de personnes sensibles à l'éthique et donc à la protection des données personnelles... Autant préciser que la sécurité de vos informations a pour nous beaucoup d'importance !

Voici quelques exemples qui présentent notre rigueur dans ce domaine :

Vos données (mail, téléphone, année de naissance, genre, adresse) ne seront jamais revendues à un quelconque partenaire ni même transmises à qui que ce soit.

Vos carnets de contacts (facebook, outlook, gmail...) ne seront jamais utilisés.

Votre mot de passe est crypté.

LA LIVRAISON DE MARCHANDISES EN VILLE

C'est l'**acheminement** dans les meilleures conditions des **flux de marchandises** à destination ou en provenance de la ville.

Elle permet d'**approvisionner** les commerces et citoyens, transporter les matériaux de construction, enlever les déchets, déménager les entreprises et particuliers… Elle est considérée comme une nécessité au développement économique et social des villes.

LES TEXTES IMPORTANTS

- **La loi de programmation du Grenelle de l'environnement I, 2009**
L'article 10 prône, dans le domaine des transports, la réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, afin de les ramener au niveau de 1990.

- **La loi SRU, 2000**
Solidarité et Renouvellement Urbain - renforcement de la prise en compte des marchandises dans les documents d'urbanisme.

- **Le décret 98-1039 du 18 novembre 1998**
Définition de l'arrêt pour livraison, inscription et formation des transporteurs avec Véhicules Utilitaires Légers (<3,5t.), statut de chauffeur-livreur…

- **La LAURE, 1996**
Loi sur L'air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie qui intègre les transports de marchandises dans les plans de déplacements urbains (PDU), rendus obligatoires pour les villes de plus de 100 000 habitants.

- **La LOTI, 1982**
Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs dont l'article 28 instaure les PDU.

LES CHIFFRES-CLÉS

8 véhicules de petit gabarit sont nécessaires pour transporter le chargement d'un seul poids lourd.

Chaque jour, 70 kg de marchandises sont déplacés pour chaque citoyen d'Europe, ce qui équivaut à 13 milliards de tonnes / an.

25% du CO_2 émis en ville est dû au transport de marchandises.

50% du gazole consommé en ville par les transports urbains motorisés l'est pour le transport de marchandises.

Source : CERTU, Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions

DES OUTILS RÉGLEMENTAIRES

Arrêté préfectoral
À Paris, l'arrêté préfectoral du 17 mai 1999, modifiant celui du 7 janvier 1991, définit la règlementation relative aux livraisons et enlèvements de marchandises à Paris. Les catégories de véhicules soumis à des interdictions de circulation, de stationnement et d'arrêt sont ceux dont la surface au sol est :
- ≤ à 16 m²
- > à 16 m² et ≤ à 24 m²
- > à 24 m²

Horaires de livraison
Exemple, la ville de Nice interdit la livraison et l'accès aux plus de 20 m² au sol l'après-midi.

Voirie partagée
Exemple, dans la ville de Barcelone, selon les horaires, les voies sont dédiées à des usages différents : stationnement / circulation / livraisons.

Normes environnementales
Niveau sonore, âge du véhicule, norme EURO…
La directive 2002/49/CE sur le bruit, la loi sur le bruit du 31 décembre 1992, la loi Barnier du 2 février 95, loi LAURE, les articles 1,2, et 5 de la loi n°61-842 du 2 août 1961 régissent ces normes.

DES ENJEUX MAJEURS

Emissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, consommation énergétique.

Encombrements de la voirie, congestion et consommation d'espace public.

Nuisances sonores importantes de par la spécificité du matériel utilisé (réfrigération, hayon, manutention de palettes).

Gêne visuelle dans le paysage urbain et le patrimoine bâti.

Accidentologie.

DES RÉPONSES POSSIBLES

Aspects réglementaires
- **Harmonisation des réglementations** du transport urbain de marchandises.
- **Innovations réglementaires** : critères environnementaux, partage de la voirie…
- **Évolution de la réglementation** des horaires de livraison couplée avec le développement de véhicules silencieux, l'aménagement de zones de livraisons apaisées et la formation des différents acteurs aux livraisons nocturnes.
- **Un contrôle du respect des règles et des applications strictes**.

Évolution des pratiques
- **Charte de bonnes pratiques**.
- **Innovation culturelle** des pratiques des transporteurs, des chargeurs (donneurs d'ordre), des commerçants, des citoyens et clients.

Nouvelles réalisations
- Réalisation d'Espaces Logistiques Urbains (ELU).
- Utilisation de véhicules émettant moins de GES.
- Intégration de la problématique des marchandises dans les **politiques d'urbanisme**.