

**EXAMEN PROFESSIONNEL DE PROMOTION INTERNE ET
EXAMEN PROFESSIONNEL D'AVANCEMENT DE GRADE DE
TECHNICIEN PRINCIPAL TERRITORIAL DE 2^e CLASSE**

SESSION 2025

ÉPREUVE DE RAPPORT AVEC PROPOSITIONS OPÉRATIONNELLES

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Rédaction d'un rapport technique portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt. Ce rapport est assorti de propositions opérationnelles.

Durée : 3 heures
Coefficient : 1

SPÉCIALITÉ : RÉSEAUX, VOIRIE ET INFRASTRUCTURES

INDICATIONS DE CORRECTION

Sujet :

Vous êtes technicien principal territorial de 2^e classe, responsable du schéma directeur cyclable au sein du département rural de Technidep (250 000 habitants).

Les élus du département souhaitent encourager les mobilités cyclables hors agglomération. Suite à plusieurs accidents impliquant des cyclistes, ils demandent que la sécurité soit au cœur du futur schéma directeur.

Dans un premier temps, la directrice des infrastructures vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport technique sur les aménagements cyclables hors agglomération.

10 points

Dans un deuxième temps, elle vous demande d'établir un ensemble de propositions opérationnelles pour réaliser un guide d'aménagements cyclables hors agglomération, qui sera annexé au futur schéma directeur.

Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.

10 points

1) Présentation du sujet

Un sujet inédit dans sa dimension « rurale », la question des aménagements cyclables étant souvent traitée dans le cœur des agglomérations et en zone urbaine dense.

La commande met d'emblée la question de la sécurité des cyclistes au centre de la commande et demande à ce qu'elle soit prioritaire dans le schéma directeur.

Le candidat doit dans un premier temps s'interroger sur la spécificité des aménagements cyclables hors agglomération au regard des éléments du dossier : enjeux, contexte, solutions, méthode...

La partie propositions demande des propositions pour réaliser une annexe du schéma directeur et non pas le schéma directeur lui-même. Il s'agit donc de définir une méthode et d'identifier une typologie d'aménagements cyclables (y compris la signalétique) en insistant sur leur sécurité.

2) Analyse de la mise en situation et du dossier

Les documents du dossier sont très opérationnels (conseils, actions, exemples) et permettent à la fois de dégager les enjeux liés aux aménagements cyclables hors agglomération et les actions nécessaires pour leur développement et mise en œuvre. Le candidat trouvera également des éléments utiles pour la partie opérationnelle.

Document 1 : « 9 conseils pour concevoir une voie verte »

Définition : Une voie verte est un aménagement réservé aux déplacements non motorisés (vélos, piétons, rollers, parfois cavaliers), différent d'une piste cyclable et souvent aménagée le long de voies d'eau, en forêt ou sur des délaissés.

Il ne faut pas confondre une voie verte avec un corridor écologique, ce dernier étant destiné à la faune et la flore.

Concertation : Il est important d'impliquer tous les acteurs concernés dès le début du projet.

Réglementation : Les voies vertes sont définies par le Code de la route et interdites aux véhicules motorisés, sauf exceptions.

Signalisation : Des panneaux spécifiques ont été créés pour indiquer l'entrée et la sortie des voies vertes.

Revêtement : Le béton bitumineux (enrobé) est recommandé pour sa durabilité et son meilleur bilan environnemental.

Bilan écologique : Contrairement aux idées reçues, l'enrobé est plus écologique que le stabilisé pour les voies vertes.

Performance : L'enrobé offre de meilleures performances en termes de sécurité, confort et durabilité par rapport au sable stabilisé.

Études environnementales : Les travaux du Cerema confirment que le béton bitumineux a un meilleur bilan carbone que le stabilisé renforcé.

Il est important de choisir les bons matériaux et de suivre une approche réfléchie pour concevoir des voies vertes efficaces et respectueuses de l'environnement.

Document 2 : « Sécuriser les trajets à vélo en territoires peu denses » (extraits)

Les territoires peu denses (périurbains, ruraux, littoraux, montagneux) font face à des défis spécifiques pour développer la pratique du vélo, notamment le manque de sécurité dû à l'absence d'aménagements et la vitesse importante des véhicules motorisés

La création d'itinéraires sécurisés est la condition majeure au développement de la pratique cyclable dans ces zones.

Près de la moitié des déplacements quotidiens dans ces territoires font moins de 5 km, ce qui représente un potentiel important pour le vélo.

Appel à territoires cyclables : 27 intercommunalités lauréates (pour 129 candidats) ont été sélectionnées pour bénéficier d'un accompagnement financier de l'État sur six ans et valoriser leurs réalisations

L'enveloppe allouée a été augmentée de 100 à 125 millions d'euros face au succès du dispositif

Exemple de Cœur de Flandres : un territoire engagé depuis le début en faveur du vélo selon 2 axes : tourisme et alternative à la voiture entre polarités du territoire. Doté d'un schéma directeur d'aménagements cyclables, le dispositif va permettre d'accélérer les aménagements en parallèle de la réponse aux besoins de stationnements vélos et de sensibilisation

Réutilisation du réseau routier secondaire

La France compte 1,1 million de kilomètres de voiries, dont 98% appartiennent au réseau secondaire.

La requalification des routes peu circulées est clairement une opportunité pour développer des aménagements cyclables à moindre coût et doit s'amplifier via des expérimentations

La Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) préconise une approche par les usages et la réutilisation de la voirie existante.

L'accent est mis sur la réduction du danger, du trafic automobile sur les routes secondaires, la limitation de la vitesse, la signalisation pour sécuriser les cyclistes.

Le département de la Manche étudie la possibilité de requalifier des routes départementales en voies vertes selon une méthodologie qui permet de réaliser des filtres

Autre initiative avec la communauté de communes du Clunisois qui a réalisé une carte des itinéraires cyclables conseillés sur la base d'un recensement des pratiques des habitants.

Ces initiatives visent à rendre les territoires peu denses plus cyclables, en combinant des approches innovantes et des financements adaptés pour surmonter les défis spécifiques à ces zones.

Document 3 : « 7 conseils pour aménager un réseau cyclable hors agglomération »

Conseils pour aménager un réseau cyclable hors agglomération, dans le but d'augmenter la part des déplacements à vélo, qui était de seulement 2,6% en 2019 pour les trajets locaux.

Le potentiel de développement du vélo hors agglomération est important, avec une part de 25 à 30% qui pourrait être atteinte. Les déplacements domicile-travail en voiture dans les couronnes urbaines et les aires d'attraction des villes représentent environ 90% des trajets, offrant un fort potentiel de progression pour le vélo.

Les conseils à suivre :

tenir compte des procédures administratives et environnementales nécessaires pour la création d'itinéraires cyclables ;

considérer la cohérence, l'efficacité, la sécurité, et le confort des itinéraires ;

envisager le partage des itinéraires avec les piétons et adapter les aménagements en fonction du trafic motorisé ;

assurer une coopération entre les différentes autorités compétentes (AOM, État, régions, départements, intercommunalités et communes).

Élaborer une politique d'aménagement en réalisant un état des lieux, fixer des objectifs, hiérarchiser les voies et établir un plan d'action.

Adapter les aménagements en fonction du niveau de service visé, du trafic motorisé, de la géométrie de la route et des contraintes environnantes.

La planification doit tenir compte des différents types de réseaux cyclables (secondaire, principal, haut niveau de service) et des formes d'aménagement adaptées à chaque situation.

Une coordination avec les territoires voisins est essentielle pour éviter les discontinuités dans le réseau cyclable.

Cette approche globale vise à créer un réseau cyclable cohérent, sécurisé et attractif pour encourager l'utilisation du vélo comme mode de transport quotidien hors agglomération.

Document 4 : « Schéma cyclable départemental 2021-2028 » (extraits)

Un extrait du schéma cyclable de la Somme et son objectif « uniformiser, sécuriser et répondre aux besoins des usagers »

- Définir des principes d'aménagement hiérarchisés, homogènes et innovants pour un réseau cyclable cohérent à l'échelle du département, en tenant compte des recommandations

techniques nationales et en s'adaptant aux caractéristiques locales. Cela inclut la signalisation et l'harmonisation de l'information pour les usagers. Les aménagements doivent considérer les différents types de cyclistes et autres usagers.

- Intégrer le besoin cyclable dans les projets routiers, conformément à la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), en évaluant systématiquement la nécessité d'aménagements cyclables lors de travaux routiers. Le schéma cyclable 2021-2028 et le réseau points nœuds serviront de référence pour déterminer les aménagements nécessaires. Le département a déjà adopté cette démarche, notamment pour l'implantation de "chaucidous".

- Traiter les discontinuités et les points dangereux pour sécuriser les usages, en particulier aux intersections et sur les portions de routes fréquentées. Des opérations de sécurisation, telles que l'amélioration de la visibilité, la signalisation spécifique et l'aménagement de traversées séparées, seront mises en œuvre sur des points stratégiques du réseau cyclable départemental.

Le document mentionne également un programme d'aménagement de 100 km de chaucidous, financé par le Plan de relance.

Document 5 : « Schéma départemental cyclable 2023-2027 » (extraits)

Le Schéma Départemental Cyclable 2023-2027 de la Haute-Loire vise à développer et structurer l'usage du vélo sur le territoire, en répondant aux besoins variés des cyclistes, qu'ils soient sportifs, vélotafeurs ou familles. Son plan d'actions s'articule autour de quatre axes principaux :

Les itinéraires : Création d'un réseau cyclable uniforme et de qualité à l'échelle du département, comprenant des véloroutes (V70, V73, V71, V74) et 43 circuits en boucle labellisés "espace FFC Cyclo". Une signalétique homogène sera mise en place pour faciliter l'orientation.

Les aménagements : sécurisation de la pratique cycliste grâce à la création d'un outil de programmation des aménagements cyclables, très différents en fonction des usages. Une priorisation des aménagements est établie en fonction des types de besoins (sportifs, quotidiens, récréatifs) des pôles générateurs de mobilité et du niveau de trafic. L'objectif est de réaliser 20 aménagements structurants et d'ajouter des aménagements lors des renouvellements de chaussées.

Les usages : incitation des habitants à utiliser le vélo au quotidien, pour les loisirs et le sport. Cela passe par le renforcement des actions en direction des publics cibles, notamment à travers le programme "Savoir Rouler à Vélo" pour les enfants et le label "Employeur Pro Vélo" pour encourager les agents du Département à utiliser le vélo. Un événement annuel "Tous à vélo !" est également prévu.

Le tourisme : positionnement de la Haute-Loire comme une destination vélo attractive. Cela implique la valorisation des itinéraires via un nouveau site portail touristique, l'utilisation des réseaux sociaux, la réalisation d'un travel plan, l'intégration des itinéraires dans l'application Geotrek, le développement de partenariats et la promotion de l'offre cyclo sur les salons spécialisés. L'accent est mis sur le développement de l'offre "itinérance cyclo", la location de vélos électriques et la création de produits touristiques slowtourisme et écotourisme.

Ce schéma est le fruit d'une collaboration entre le Département, les territoires (EPCI et communes) et les représentants des usagers.

Document 6 : « Aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations. Planifier et choisir les types d'aménagement » (extraits)

Ce document du Ministère des transports traite de la planification et de l'aménagement du réseau cyclable en dehors des agglomérations, en mettant l'accent sur la hiérarchisation du réseau et les types d'aménagements adaptés.

On peut distinguer trois catégories de voies cyclables :

Voies secondaires (de desserte) pour l'accès à tous les points du territoire.

Voies principales avec plus de capacité et un meilleur niveau de service.

Voies à haut niveau de service pour les portions très utilisées ou intégrées à de grands itinéraires (véloroutes).

La hiérarchisation vise à déterminer le réseau principal et, éventuellement, le réseau à haut niveau de service. Elle doit tenir compte des spécificités des zones urbaines, périurbaines et rurales, en assurant une continuité des aménagements.

Le réseau cyclable doit comprendre la plupart des routes accessibles aux véhicules motorisés, ainsi que des voies spécifiques aux cyclistes (pistes cyclables autonomes, voies vertes, chemins ruraux). La répartition des routes entre les collectivités n'est pas pertinente pour les cyclistes, il est donc nécessaire de considérer l'ensemble des voies lors de la planification du réseau.

Dans les aires d'attraction des villes (jusqu'à 20 km autour des pôles), l'objectif est de favoriser le transfert modal vers le vélo.

Le réseau cyclable principal doit : relier les agglomérations, les pôles générateurs de trafic, les points d'échange intermodaux et les zones d'activité ; constituer un maillage que chacun peut rejoindre rapidement en utilisant le réseau secondaire.

Un réseau maillé ou comportant des liaisons directes entre les pôles est préférable à un réseau en étoile.

En dehors des aires d'attraction des villes, il est important de développer l'usage quotidien du vélo dans les secteurs ruraux, notamment pour relier les villages partageant des équipements ou pour accéder aux gares. Les pratiques sportives, de loisir et de tourisme doivent également être prises en compte.

Il est essentiel d'assurer une continuité entre les différents types de réseaux cyclables (agglomération, périphérie, zones rurales) et de coordonner les aménagements avec les territoires voisins.

Le document aborde également des cas particuliers nécessitant des aménagements spécifiques :

Forte fréquentation par des jeunes (séparation des circulations).

Fortes montées (largeur majorée de l'aménagement).

Descentes (usage mixte de la voie possible, attention à l'accidentalité).

Itinéraires principalement utilisés par des cyclistes sportifs (pas forcément d'aménagements spécifiques).

Itinéraires touristiques (respect des normes de certification des véloroutes).

Composants des réseaux cyclables selon les niveaux de service

Le document détaille les formes d'aménagement recommandées pour chaque type de réseau (secondaire, principal, haut niveau de service) en fonction du volume de trafic motorisé, de la vitesse pratiquée et des conditions de visibilité. Il inclut des tableaux de synthèse pour faciliter le choix des aménagements adaptés.

Rappel du cadrage : L'exploitation du dossier et les connaissances du candidat doivent lui permettre de repérer dans le dossier les informations qui lui permettront de présenter des propositions réellement opérationnelles. Il devra également dépasser les informations du dossier pour dégager des propositions réalistes, adaptées au contexte, en précisant le cas échéant les conditions et les moyens de leur réalisation : mode de gestion du projet, étapes du projet, moyens à mobiliser, contraintes... Le caractère technique de ce rapport rend pertinente, en tant que de besoin, l'élaboration de schémas, tableaux, graphiques, esquisses...

3) Proposition de plan détaillé

Avertissement : il s'agit d'une proposition de plan, et non d'un plan type.

En-tête

Comme indiqué dans la note de cadrage de l'épreuve, il est attendu une présentation du rapport sous la forme suivante :

Technidép

Le 10 avril 2025

RAPPORT TECHNIQUE

à l'attention de la Directrice des infrastructures

Objet : aménagements cyclables hors agglomération et guide de ces aménagements

Références (mention facultative) : celles des principaux textes juridiques ou officiels fondant le cas échéant le rapport

Introduction

Rappel du cadrage : Le rapport avec propositions doit comporter **une unique introduction** d'une vingtaine de lignes rappelant le contexte et comprenant impérativement **l'annonce de chacune des deux parties** (partie informative / partie propositions). Les candidats doivent veiller à ce que l'annonce du plan aille au-delà d'une simple annonce de la structure de la copie et porte sur le contenu précis de chacune des parties.

Éléments pouvant être abordés en introduction :

Le potentiel de développement du vélo hors agglomération est important, avec une part de 25 à 30% qui pourrait être atteinte. Les déplacements domicile-travail en voiture dans les couronnes urbaines et les aires d'attraction des villes représentent environ 90% des trajets, offrant un fort potentiel de progression pour le vélo.

Pour autant, les aménagements cyclables hors agglomération nécessitent une approche différente au regard notamment des impératifs de leur sécurisation dans des environnements diversifiés et pour des usages multiples.

Pour le département de Technidép et dans le cadre d'un schéma directeur cohérent et adapté aux réalités des territoires, un guide des aménagements possibles nécessitera de proposer aux différents acteurs un référentiel et une hiérarchisation des différents types d'aménagements et signalisations à mettre en œuvre.

Plan détaillé

Rappel du cadrage : Les deux parties sont organisées en sous-parties. Le plan est impérativement matérialisé par des titres comportant des numérotations en début des parties et sous-parties. Une transition est attendue entre la première et la deuxième partie.

I. Un contexte et des enjeux spécifiques exigeant des aménagements diversifiés

A. Un potentiel à adapter aux enjeux et usages

- Un potentiel de développement important :

Les territoires peu denses (périurbains, ruraux, littoraux, montagneux) font face à des défis spécifiques pour développer la pratique du vélo, notamment le manque de sécurité dû à l'absence d'aménagements et la vitesse importante des véhicules motorisés

La création d'itinéraires sécurisés est la condition majeure au développement de la pratique cyclable dans ces zones.

Part des déplacements à vélo, qui était de seulement 2,6% en 2019 pour les trajets locaux.

Près de la moitié des déplacements quotidiens dans ces territoires font moins de 5 km, ce qui représente un potentiel important pour le vélo. (doc 2)

Réutilisation du réseau routier secondaire : la France compte 1,1 million de kilomètres de voiries, dont 98% appartiennent au réseau secondaire.

La requalification des routes peu circulées est clairement une opportunité pour développer des aménagements cyclables à moindre coût et doit s'amplifier via des expérimentations

La Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) préconise une approche par les usages et la réutilisation de la voirie existante.

- Des enjeux spécifiques : cohérence, sécurité, confort, attractivité, continuité

L'accent doit être mis sur la réduction du danger du trafic automobile sur les routes secondaires, la limitation de la vitesse, la signalisation pour sécuriser les cyclistes.

Dans les aires d'attraction des villes (jusqu'à 20 km autour des pôles), l'objectif est de favoriser le transfert modal vers le vélo.

Le réseau cyclable principal doit : relier les agglomérations, les pôles générateurs de trafic, les points d'échange intermodaux et les zones d'activité ; constituer un maillage que chacun peut rejoindre rapidement en utilisant le réseau secondaire.

En dehors des aires d'attraction des villes, il est important de développer l'usage quotidien du vélo dans les secteurs ruraux, notamment pour relier les villages partageant des équipements ou pour accéder aux gares.

Les itinéraires cyclables doivent aussi être clairement identifiables

- Des usages divers à promouvoir : loisirs, sportifs, quotidiens, touristiques

Nécessité de penser les aménagements en fonction des différents usages mais aussi d'avoir une politique d'incitation et de communication

Incitation des habitants à utiliser le vélo au quotidien, pour les loisirs et le sport :

Actions en direction des publics cibles, notamment à travers le programme "Savoir Rouler à Vélo" pour les enfants et le label "Employeur Pro Vélo" pour encourager les agents du Département à utiliser le vélo. Développement d'événements (doc 5)

Le tourisme : positionner le département comme une destination vélo attractive. Cela implique la valorisation des itinéraires via un site portail touristique par exemple, l'utilisation des réseaux sociaux, la réalisation d'un travel plan, l'intégration des itinéraires dans une application (Geotrek par exemple), le développement de partenariats et la promotion de l'offre cyclo sur les salons spécialisés. L'accent peut être mis sur le développement de l'offre "itinérance cyclo", la location de vélos électriques ou la création de produits touristiques slowtourisme et écotourisme. (doc 5)

B. Des possibilités d'aménagements multiples à planifier

- Diversités des aménagements cyclables hors agglomération

On peut distinguer trois catégories de voies cyclables :

Voies secondaires (de desserte) pour l'accès à tous les points du territoire.

Voies principales avec plus de capacité et un meilleur niveau de service.

Voies à haut niveau de service pour les portions très utilisées ou intégrées à de grands itinéraires (véloroutes).

La hiérarchisation vise à déterminer le réseau principal et, éventuellement, le réseau à haut niveau de service. Elle doit tenir compte des spécificités des zones urbaines, périurbaines et rurales, en assurant une continuité des aménagements.

Sécurisation de la pratique cycliste grâce à la création d'un outil de programmation des aménagements cyclables, très différents en fonction des usages. Une priorisation des aménagements est établie en fonction des types de besoins (sportifs, quotidiens, récréatifs)

- Solutions concertées et coordonnées entre collectivités, AOT...

Intégrer le besoin cyclable dans tous les projets routiers, conformément à la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), en évaluant systématiquement la nécessité d'aménagements cyclables lors de travaux routiers.

Il est essentiel d'assurer une continuité entre les différents types de réseaux cyclables (agglomération, périphérie, zones rurales) et de coordonner les aménagements avec les territoires voisins.

Assurer une coopération entre les différentes autorités compétentes (AOM, État, régions, départements, intercommunalités et communes).

- Des financements et des aides à mobiliser

Appels à projets, plan de relance, aides techniques du CEREMA notamment

***Rappel du cadrage :** L'exploitation du dossier et les connaissances du candidat doivent lui permettre de repérer dans le dossier les informations qui lui permettront de présenter des propositions réellement opérationnelles. Il devra également dépasser les informations du dossier pour dégager des propositions réalistes, adaptées au contexte, en précisant le cas échéant les conditions et les moyens de leur réalisation : mode de gestion du projet, étapes du projet, moyens à mobiliser, contraintes... Le caractère technique de ce rapport rend pertinente, en tant que de besoin, l'élaboration de schémas, tableaux, graphiques, esquisses...*

II. Un guide technique qui traduit les orientations du schéma directeur

A. Prescrire les bons aménagements cyclables en collaboration avec les acteurs locaux

Objectifs :

S'agissant d'une annexe au schéma directeur, le guide technique des aménagements cyclables hors agglomération du département s'appuiera sur les orientations du schéma et le plan d'actions déterminé dans ce cadre.

Ce document doit constituer la référence technique pour gérer de façon cohérente et sécurisée pour les usagers, les aménagements cyclables sur le réseau cyclable départemental de Technidep.

C'est un outil pour guider au quotidien et répondre aux questions auxquelles la collectivité est régulièrement confrontée dans le cadre de ses missions.

Pour qui ?

Élus et Techniciens des communes et des intercommunalités,
Maîtres d'œuvres,
Occupants du réseau RD
(concessionnaires...),

Agents du Conseil départemental de Technidep en charge des aménagements cyclables et routiers.

Il s'agit donc de mettre à disposition des maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre des fiches techniques sous forme de référentiel pour harmoniser les aménagements et les sécuriser selon les normes en vigueur

Comment ?

Cartographie des besoins : Identifier les axes stratégiques (liaisons intercommunales, gares, zones touristiques) et les points noirs (secteurs accidentogènes).

Utiliser les plans de mobilité et le schéma régional d'aménagement comme base.

Étude de faisabilité : Analyser la viabilité technique (topographie, largeur des voies) et financière (coûts d'aménagement et d'entretien)

Collaboration avec les acteurs locaux

Comité technique pluripartite :

Associer les associations cyclistes (ex. Fédération française de cyclotourisme), les intercommunalités, et les services techniques départementaux pour garantir la cohérence des projets.

Impliquer les délégués sécurité locaux pour valider les choix d'aménagement.

Concertation publique :

Organiser des ateliers participatifs avec les citoyens et acteurs économiques pour prioriser les travaux

Associer les maires concernés par des tracés

B. Proposer un référentiel de fiches techniques permettant de dégager une typologie d'aménagements

Il s'agit de classer les aménagements selon la cartographie du réseau de voies cyclables et des itinéraires possibles : axes structurants pour relier aux pôles d'attractivité, itinéraires touristiques, sportifs...

Normes et sécurité : appliquer les recommandations techniques récentes (Cerema) pour garantir la sécurité et le confort des cyclistes, incluant la largeur minimale, la signalisation et le revêtement adapté.

Traitement des carrefours : Prévoir des aménagements spécifiques pour sécuriser les intersections, comme des traversées protégées ou des îlots séparateurs.

Gestion du relief : Anticiper les contraintes liées au relief et aux ouvrages d'art (ponts, remblais) pour minimiser les coûts et maximiser l'accessibilité.

Hiérarchisation des priorités : classer les tronçons selon leur faisabilité technique et leur importance stratégique pour le maillage du territoire.

Fiches techniques et financières

Proposer différents types d'aménagements en fonction des caractéristiques des voiries :

- Voies vertes pour les itinéraires éloignés du trafic motorisé.
- Bandes cyclables sur routes départementales avec faible trafic.
- Pistes cyclables séparées sur routes principales à fort trafic.

Inclure dans le guide :

- Des fiches techniques sur chaque type d'aménagement : schéma de profil en travers, signalisation horizontale et verticale, structure et revêtement, jalonnement

Prévoir les types de voies cyclables, les aménagements de croisements, de traversées de routes à fort trafic, giratoires, carrefours, passages à niveaux mais aussi ouvrages d'art éventuels, passerelles inférieures

- Un tableau comparatif des coûts estimatifs par type de projet.

- Des exemples concrets issus d'autres territoires ruraux ayant mis en œuvre avec succès ces aménagements.

En suivant ces propositions, le guide pourra servir d'outil structurant pour accompagner le futur schéma directeur du département rural tout en répondant aux besoins spécifiques de son territoire.

Suivi et évaluation

Réévaluer le guide en fonction des évolutions réglementaires et techniques et des retours d'expérience des aménagements par les techniciens et aussi les usagers

Conclusion

Rappel du cadrage : la conclusion est facultative. Elle peut toutefois utilement souligner l'essentiel, sans jamais valoriser les informations oubliées dans le développement.