

CONCOURS EXTERNE DE TECHNICIEN TERRITORIAL

SESSION 2020
REPORTÉE À 2021

ÉPREUVE DE QUESTIONS TECHNIQUES À PARTIR D'UN DOSSIER

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
--

INDICATIONS DE CORRECTION

Question 1 (4 points)

Face à la recrudescence des accidents entre piétons et conducteurs d'engins de déplacement personnel, le maire de la commune de Techniville vous demande une note d'information sur les moyens d'encadrer ces pratiques.

Nota : le document 3 permet de dégager les difficultés et les hypothèses mais le candidat devra faire appel à ses connaissances pour évoquer la législation en cours d'élaboration et les moyens dont une collectivité peut se doter, notamment en matière de communication et de prévention.

L'apparition de nouveaux modes de déplacement types trottinettes et gyropodes motorisés ou non motorisés appelés Engins de Déplacement Personnel (EDP) pose de nombreuses questions en termes de sécurité et d'usages de l'espace public pour leurs conducteurs mais aussi pour les piétons. La multiplication des accidents se heurte à un vide juridique en partie comblé par le décret du 23 octobre 2019. Les collectivités peuvent également mettre en place des campagnes de communication, de prévention et des chartes de bonnes pratiques avec les opérateurs de free-floating.

L'avis du Comité des experts auprès du Comité National de la Sécurité Routière de novembre 2017 montre les difficultés à réglementer l'usage des EDP pour plusieurs raisons :

- EDP non motorisés assimilés à des jeux d'enfants donc soumis à la réglementation pour les piétons ce qui génère situations de collision, chutes, stress sur l'espace public réservé aux piétons
- Absence de statut pour les EDP motorisés qui ne sont pas des véhicules car non immatriculés. Ils n'ont donc pas d'existence au Code de la Route donc en théorie pas accès à l'espace public.
- Absence de règles pour verbaliser

Différentes hypothèses :

Création d'une nouvelle catégorie dans le Code de la Route

Assimilation aux cycles, statut hybride (comme en Belgique)

Le décret du 23 octobre 2019 permet de clarifier le statut des EDP motorisés qui deviennent une catégorie à part entière dans le Code de la Route ce qui permet de contrôler les usages et de verbaliser les contrevenants

Règles principales : interdits aux moins de 12 ans / pas de transport de passager / pas de circulation sur les trottoirs / vitesse inférieur à 25 km/h / circulation sur les pistes cyclables ou les chaussées

Ce décret ouvre la possibilité de sanctionner les contrevenants avec des amendes

Moyens de communication et de prévention possibles :

Journée de la mobilité permettant des actions pédagogiques, des démonstrations, la distribution de supports de bonnes pratiques...

Pour les EDP non motorisés qui « cohabitent » avec les piétons : actions de communication dans l'espace public, sensibilisation dans les établissements scolaires

Pour les EDP motorisés : communication dans l'espace public sur les nouvelles règles inscrites dans le Code de la Route, affiches, panneaux...

Pour les opérateurs de free-floating éventuellement présents sur la commune : chartes de bonnes pratiques pour limiter la présence d'engins mal garés sur les trottoirs...

Rôle de la police municipale : de la prévention à la répression

Question 2 (6 points)

Vous êtes technicien en charge des déplacements dans une ville centre (35 000 habitants) d'une communauté d'agglomération très étendue (150 000 habitants). Les maires de la communauté d'agglomération s'interrogent sur les systèmes d'autopartage et leur pertinence pour le territoire.

- a) Rédigez une note au Maire permettant de mettre en avant les avantages et les inconvénients des différents systèmes d'autopartage. (3 points)

Nota : les candidats pourront choisir d'insérer un tableau dans leur note

Le développement de l'autopartage c'est-à-dire la possibilité d'utiliser de manière ponctuelle une voiture louée à une station avec ou sans réservation connaît une croissance exponentielle notamment dans les grandes villes. On peut citer Autolib, Mobizen, Citiz, Autobleue.

D'après une enquête nationale sur l'autopartage réalisée en 2013 auprès de 1169 usagers, plusieurs tendances se dégagent permettant de comparer les 2 principaux systèmes de location de voiture et d'en mesurer les effets.

Le système en boucle :

La voiture doit être rendue dans la station de départ, la réservation est possible à l'avance

Caractéristiques et effets : réservation / diminution très forte du parc automobile individuel / diminution du nombre de kilomètres effectués en voiture / augmentation de l'usage des transports en commun / pas de problèmes de stationnement / libération de places de stationnement

Le système en trace directe :

La voiture peut être rendue à une autre station, la réservation n'est pas possible à l'avance.

Caractéristiques et effets : libre service sans réservation / facilité d'usage / diminution du nombre de véhicules personnels / plus pratique que les transports en commun / pas de problème de stationnement / permet de se rendre au travail

A noter que les 2 systèmes peuvent être complémentaires.

- b) Quel système d'autopartage préconisez-vous ? Vous détaillerez les étapes permettant de justifier votre proposition. (3 points)

Les candidats pourront proposer l'un ou l'autre système, la complémentarité entre les 2 à condition d'argumenter leur proposition.

C'est le système en boucle qui semble le plus approprié car il permet une desserte de l'ensemble du territoire et peut permettre d'offrir une alternative souple aux transports en commun à condition de bien calibrer le service en fonction des besoins. La communauté d'agglomération a donc un rôle à jouer pour identifier les besoins, calibrer l'offre pertinente et trouver un opérateur.

Etapes :

- Avoir des objectifs politiques clairs pour le lancement d'un système d'autopartage
- Réaliser une enquête ménage-déplacements permettant de connaître le taux de véhicules personnels, les besoins de déplacements, l'utilisation des transports en commun, les difficultés de stationnement (particulièrement pour la ville centre)
- Réaliser un questionnaire permettant de faire connaître les systèmes d'autopartage et de recueillir les intentions d'utilisation
- Rédiger un cahier des charges pour un opérateur
- Prévoir la localisation des stations pour un bon maillage du territoire en fonction des résultats des enquêtes

Question 3 (6 points)

- a) Quels sont les enjeux d'une mobilité touristique durable ? (1 point)

Il s'agit d'accueillir chaque année 83 millions de touristes internationaux en limitant les impacts environnementaux.

Les principaux enjeux sont donc :

- L'aménagement de l'espace public pour maîtriser les flux de touristes, le stationnement
- Proposer des offres de transports alternatifs au véhicule individuel
- Accompagner la mobilité des touristes pour limiter les impacts sur l'environnement avec des outils adaptés

- b) Quelles peuvent être les actions d'une collectivité en matière de mobilité touristique ? (2 points)

Les villes, communautés d'agglomérations et offices de tourisme sont en première ligne pour s'adapter aux flux de touristes et développer des offres en partenariat avec des opérateurs de transport par exemple

Régulation de la place de l'automobile dans les zones touristiques : gestion des flux et stationnement
Cela peut se traduire concrètement par des plans de gestion de la fréquentation et des schémas de déplacement adaptés. Les maires peuvent produire des arrêtés pour restreindre ou interdire la circulation dans certains périmètres.

La proposition de locations de vélos, des pass multifonctions (cf Lyon city card)...

Limiter les impacts des visites sur l'environnement : campagnes d'information, itinéraires pédagogiques, dépliants, panneaux...

Communication adaptée et intermodale

- c) Proposez une méthodologie pour la mise en place d'une politique de mobilité touristique pour une petite commune ? (3 points)

De nombreuses petites communes avec des sites patrimoniaux remarquables (monuments ou paysages) voient leur fréquentation exploser à certaines périodes de l'année. Il est nécessaire d'anticiper la gestion de ces flux :

Evaluer les flux, les points noirs, les modes de déplacement des touristes
Evaluer les impacts et les besoins notamment en termes de stationnement et de circulation
Mettre en place un schéma de déplacements qui peut évoluer selon les saisons, prévoir les arrêts nécessaires à sa mise en œuvre
Mettre en place un réseau de partenaires : collectivité, associations, opérateurs de transports pour partager les problématiques et produire des outils partagés
Prévoir des outils de communication adaptés

Question 4 (4 points)

a) Qu'est ce que le « Maas » ? Quels en sont les avantages et les inconvénients ? (2 points)

Le Maas, Mobility As A Service est un concept qui veut rassembler toutes les offres de mobilité disponibles sur un territoire. Le développement d'outils numériques (applications sur smartphone) doit permettre aux usagers des différents modes de transport d'accéder à l'information, à la réservation, au paiement, aux calculs d'itinéraires... en temps réel et sur une même plateforme de services.

Les avantages en sont la souplesse, la possibilité de trouver toutes les informations sur un même outil, l'incitation à utiliser les modes de transport collectifs plutôt que son véhicule individuel.

L'inconvénient est celui de la fracture numérique car tous les usagers potentiels ne disposent pas de smartphone connecté et ne maîtrisent pas l'usage des applications, notamment les personnes âgées et isolées. La question des données est également sensible car il est nécessaire qu'elles puissent être collectées, qu'elles soient fiables et mises à jour.

b) A quelles conditions une collectivité peut-elle mettre en place une application multimodale ? (2 points)

Collectivités concernées : régions, départements, métropoles, communautés d'agglomérations et de communes, syndicats mixtes

- déterminer les besoins, le périmètre
- recueillir les données fiables
- choisir la solution technologique adaptée
- s'entourer de partenaires techniques
- choisir le mode de gestion : dsp...