

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

SESSION 2021

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 : DÉPLACEMENTS, TRANSPORTS

INDICATIONS DE CORRECTION

Vous êtes Technicien principal territorial de 2^{ème} classe, chargé de mission vélo à la direction des espaces publics de Techniagglo. Cette intercommunalité qui regroupe 100 000 habitants se compose de 5 communes urbaines et 30 communes péri-urbaines et rurales de moins de 1 000 habitants. Le Vice-président en charge des déplacements urbains vous a fait part de sollicitations régulières d'administrés pour la création d'espaces de stationnement vélo à proximité de leur domicile. L'attente est particulièrement forte dans les secteurs urbains de l'agglomération où les voitures ainsi que les deux roues motorisés dominent un espace public exigu.

Le Vice-président vous demande dans un premier temps de rédiger, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport technique sur le stationnement vélo en milieu urbain.

10 points

Il vous demande dans un deuxième temps d'établir un ensemble de propositions opérationnelles en vue de déployer une politique communautaire pour le stationnement cyclable.

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

10 points

Liste des documents :

- Document 1 :** « Le vol de vélo : un frein important pour développer la pratique » - *fub.fr* - octobre 2020 - 2 pages
- Document 2 :** « Le stationnement des vélos, levier de l'intermodalité » - *lemoniteurbtp.fr* - décembre 2020 – 2 pages
- Document 3 :** « Fiche vélo. Stationnement collectif de vélos. La Bicycletterie à Bordeaux » - *Certu* - août 2010 - 4 pages
- Document 4 :** « Lille : Les premiers box à vélos débarquent dans l'espace public » - *20minutes.fr* - septembre 2019 - 2 pages
- Document 5 :** « Note de synthèse et d'analyse de la réglementation relative aux espaces privés réservés au stationnement des vélos » - *SARECO* - novembre 2020 - 7 pages
- Document 6 :** « Neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage piéton d'ici au 31 décembre 2026 » (extraits) - *Cerema* - janvier 2020 - 4 pages
- Document 7 :** « L'échappée belle du vélo » - *La Gazette des communes* - juin 2020 - 2 pages
- Document 8 :** « Sceaux expérimente des aménagements vélo » - *lagazette.fr* - *Club Techni.Cités* - août 2019 - 2 pages
- Document 9 :** « Trouver où installer des stationnements de vélos, c'est simple comme une plateforme mobile » - *lagazette.fr* – mai 2020 - 2 pages

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.

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

1) PRESENTATION DU SUJET

Le développement du vélo est une thématique désormais au cœur des politiques de mobilité territoriales. Cette dynamique s'est renforcée avec la crise du Covid-19 au cours de laquelle la pratique cyclable s'est accrue, grâce entre autres à la mise en place d'aménagements d'urbanisme tactique – les « coronapistes ». De fait, avec les déconfinements, la promotion du vélo est plus que jamais à l'ordre du jour.

Dans ce contexte, le sujet invite les candidats à travailler une politique cyclable au travers d'un aspect important : le stationnement. Il s'agit en effet d'un levier essentiel pour développer la pratique du vélo, et générer du report modal. Du reste, la mise en situation appelle à s'interroger sur les conflits d'usage qui existent en milieu urbain dense, où l'espace public est souvent dominé par la voiture.

Les candidats sont positionnés dans une intercommunalité qui comprend simultanément des territoires urbains et ruraux. L'action communautaire ciblera prioritairement les secteurs denses, mais cela ne doit pas mettre pour autant de côté les autres. Ce cadre doit en tout état de cause amener les candidats à creuser la question de la gouvernance. Ils auront dans cette perspective à étudier la manière d'associer les communes ainsi que les multiples acteurs, publics et privés, qui ont un rôle à jouer dans le développement d'une politique de stationnement vélo (bailleurs, promoteurs, entreprises, ...)

Le dossier offre au travers de 9 documents un panorama des enjeux que recouvre le stationnement du vélo, à la fois dans l'espace public et dans l'espace privé. Ce corpus propose des solutions diversifiées, parfois innovantes, pour y répondre.

2) LISTE DOCUMENTAIRE

Document 1 : « Le vol de vélo : un frein important pour développer la pratique » - *fub.fr*

Cet article provenant du site Internet de la Fédération des usagers de la bicyclette présente des prescriptions concrètes sur les dispositifs de stationnement vélos. Partant du constat que le vol constitue un frein important à la pratique, il souligne l'importance d'adopter une approche différenciée en fonction de la durée du stationnement (simple arceau pour la très courte durée, espace protégé des intempéries et visible pour plusieurs heures, espace fermé pour les plus longues durées).

Les auteurs pointent l'opportunité offerte par la LOM : cette loi impose de neutraliser d'ici fin 2026 le stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage piéton. Des arceaux vélos peuvent y être installés en lieu et place.

Le document aborde aussi les systèmes de longue durée. Il indique qu'une loi de 2013 a intégré au code des transports la notion de complémentarité des modes de transports individuels et collectifs. Celle-ci doit plus particulièrement se traduire par la « création d'aires de stationnement sécurisé pour les vélos dans les nouvelles gares et les réaménagements de gares existantes du réseau ferré ».

Document 2 : « Le stationnement des vélos, levier de l'intermodalité » - *lemoniteurbtp.fr*

Cet article du Moniteur reprend l'idée de complémentarité entre transports individuels et collectifs. Il souligne que le stationnement vélo représente un maillon essentiel de la chaîne intermodale. Dans cette optique, un décret d'application de la LOM devrait prochainement fixer la liste des gares qui devront être équipées (92 000 nouveaux stationnement d'ici 2024).

L'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs invite plus globalement à rénover les abords des gares, et demande une collaboration étroite entre la SNCF et les AOM, qui ont,

grâce à la loi LOM toute latitude pour s'emparer du sujet. A noter qu'il existe des opportunités financières à saisir pour les collectivités qui souhaitent développer la mobilité cyclable, notamment avec le plan de relance.

Document 3 : « Fiche vélo. Stationnement collectif de vélos. La Bicycletterie à Bordeaux »

Cette fiche établie par le Certu (aujourd'hui Cerema) présente un « garage collectif à vélos », en service dans la ville de Bordeaux. Celui-ci a été réalisé par une SEM (InCité) qui en gère par ailleurs l'exploitation. Outre des prescriptions techniques, le document met en évidence les contraintes de sécurité à prendre en compte pour faire fonctionner un tel équipement. La Bicycletterie est ainsi équipée d'un système de télésurveillance, d'un contrôle d'accès, ce qui lui permet d'être viable 24h/24.

Document 4 : « Lille : Les premiers box à vélos débarquent dans l'espace public » - *20minutes.fr*

Cet article issu du quotidien 20 minutes présente une solution de stationnement résidentiel sur espace public, déployée dans la métropole lilloise. Il s'agit de box fermés, utilisables via une application Internet, l'abonnement s'élevant à 50€ par an.

Leur déploiement contribue à un nouveau partage de l'espace public. A la date de l'article, la ville de Lille était en train d'installer 24 box de 5 places, mobilisant 160 000 € sur le budget participatif.

Document 5 : « Note de synthèse et d'analyse de la réglementation relative aux espaces privés réservés au stationnement des vélos » - *SARECO*

Ce document, établi par le bureau d'études SARECO, dresse un état des prescriptions du code de la construction et de l'habitation (CCH) en matière de stationnement vélo. On notera que celles-ci s'appliquent sur les bâtiments en construction ou modifiés.

Les candidats pourront plus particulièrement se référer à la partie « 4 Commentaires » qui donne des recommandations concrètes sur la manière de mobiliser cette réglementation pour développer le stationnement vélo dans les espaces privés.

Document 6 : « Neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage piéton d'ici au 31 décembre 2026 » (extraits) - *Cerema*

Il s'agit d'une fiche établie par le Cerema sur une disposition spécifique de la loi LOM : la neutralisation du stationnement en amont des passages piétons. Les candidats pourront y trouver des spécifications de mise en œuvre, et y déceler une opportunité de création d'espaces de stationnement vélo en substitution de ceux affectés à la voiture.

Document 7 : « L'échappée belle du vélo » - *La Gazette des communes*

Cet article de la Gazette des communes traite de l'accroissement de la mobilité cyclable avec la crise sanitaire. Il aborde plus particulièrement les aménagements temporaires mis en place par les collectivités – les « coronopistes », qui ont contribué à une envolée de la pratique du vélo lors des déconfinements. Dans beaucoup de villes, ces aménagements seront ainsi pérennisés.

L'article rappelle les objectifs ambitieux de la France en termes de mobilité active : atteindre 9% de déplacements cyclables d'ici 2024 (contre 3% à la date de l'article). L'auteur indique

en outre que le développement du vélo nécessite de travailler tout un écosystème : stationnement, réparation, intermodalité, formation à sa pratique ... Les moyens que se donne l'Etat au travers du plan vélo de 2018 sont-ils dans cette perspective suffisants ?

Document 8 : « Sceaux expérimente des aménagements vélo » - *lagazette.fr* -Club Techni.Cités

Cet article issu du site Internet de Techni.Cités expose une démarche d'innovation menée par la Ville de Sceaux dans le cadre d'un appel à projet lancé par la région Île-de-France. Cette collectivité s'est associée avec des bailleurs sociaux et 5 start-up afin d'imaginer des solutions pour le développement de la pratique du vélo sur le territoire. L'une des idées conductrices de cette initiative étant de « mettre en place une offre complète de stationnements sécurisés et de services ».

Une start-up du groupement est chargée d'une mission de conduite de changement auprès des locataires d'un bailleur de la ville. Celle-ci vise, dans une réflexion « systémique », à supprimer des places de stationnement automobile pour créer des abris sécurisés pour les vélos. La ville joue dans cette démarche un rôle de facilitateur dans le montage du projet.

Il s'agit là d'un exemple de levier dont disposent les collectivités pour intervenir dans les espaces privés.

Document 9 : « Trouver où installer des stationnements de vélos, c'est simple comme une plateforme mobile » - *lagazette.fr*

Cet article de la Gazette des communes nous montre un autre dispositif original pour créer du stationnement vélo. Développé sur la ville d'Armentières, il s'agit d'une plate-forme mobile et connectée sur laquelle on peut attacher des vélos.

Un tel dispositif permet dans une démarche collaborative avec les usagers de tester des emplacements potentiels, de manière à « cerner les besoins avec la pratique ». Le coût de fabrication de cette plate-forme est estimé à 900 €.

3) RAPPORT TECHNIQUE

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 :

Techniagglo

RAPPORT

à l'attention de Monsieur le Vice-président en charge des déplacements urbains

Objet : Politique communautaire pour le stationnement cyclable

Introduction

Rappel du cadrage : Le rapport doit comporter **une unique introduction** d'une vingtaine de lignes rappelant le contexte et comprenant impérativement **une annonce du plan suivi**.

Éléments pouvant être abordés en introduction :

- Accroissement de la pratique du vélo avec la crise du covid
- Le stationnement comme levier essentiel d'une politique cyclable
- Le manque d'espace en milieu urbain

Problématique

- Comment proposer un panel de solutions de stationnement vélo pour répondre aux différents usages possibles ?
- Comment répondre plus particulièrement aux besoins en milieu urbain dense ?

Annonce du plan

Le stationnement vélo, envisagé dans ses multiples usages, constitue une question complexe. Pour y répondre, il est impératif d'adopter une approche plurielle qui porte simultanément sur les espaces publics et privés.

Forts de ce constat, nous proposerons différentes actions en vue de déployer une politique communautaire en la matière sur Techniagglo. Il s'agira de créer les conditions pour d'un côté définir une stratégie de long terme, de l'autre permettre des interventions à courte échéance, et ainsi répondre aux sollicitations des habitants.

Plan détaillé

Rappel du cadrage : Le développement est organisé en parties et en sous-parties. Le plan est matérialisé par des titres comportant des numérotations en début des parties et sous-parties.

I. LE STATIONNEMENT VELO EN MILIEU URBAIN : ENJEUX ET SOLUTIONS

A. Le stationnement vélo : une question plurielle

Le stationnement vélo comme composante essentielle d'une politique cyclable

- Une dimension à prendre en compte dans un « plan vélo », et à appréhender de manière « systémique » (doc 7 et 8).
- Un maillon essentiel de la chaîne intermodale (doc 1 et 2).
- Des financements et des aides possibles (doc 7).

Des usages multiples qui amènent à appréhender le stationnement vélo sous plusieurs angles

- Enjeu de sécurité et de vol (doc 1 et 3).
- Des approches différentes selon la durée du stationnement : courte (moins de deux heures) un arceau suffit ; plusieurs heures, nécessité d'un espace couvert et visible ; au-delà, il faut un espace fermé (doc 1).
- Une politique de stationnement vélo concerne simultanément les espaces publics et les espaces privés (doc 1, 5 et 8)

B. Différentes solutions à déployer et à « co-construire »

Des solutions différenciées ...

- L'arceau, comme dispositif « préféré des cyclistes » (doc 1)
- Les garages collectifs à vélo, telle la bicycletterie à Bordeaux (doc 2)
- Les box à vélos sur espace public (doc 4)
- Jouer sur les documents d'urbanisme (doc 4, notamment sa partie « 4. Commentaires »)
- Profiter de la loi LOM pour mettre en place du stationnement vélo en amont des passages piétons à la place de stationnement motorisé (doc 6).

Concerter et faire appel à l'innovation

- La question du stationnement vélo doit se travailler avec de multiples partenaires : opérateurs de transport, bailleurs sociaux, propriétaires privés, opérateurs d'aménagement et usagers (doc 2, 3, 5 et 7).
- Recourir aux technologies digitales pour définir les besoins, dans une méthode participative (doc 9).
- Stimuler l'innovation et la coopération entre les multiples acteurs, en recourant à d'éventuels appels à projets (doc 8 et 9).

II. DEPLOYER UNE POLITIQUE COMMUNAUTAIRE POUR LE STATIONNEMENT CYCLABLE SUR TECHNIAGGLO

A. Réaliser un diagnostic partagé, point d'appui d'un plan d'actions communautaire

Dresser un état des lieux du stationnement vélo sur Techniagglo

- Inventaire des dispositifs existants sur l'intercommunalité, sur les espaces publics, mais également en secteur privé quand c'est possible.
- Recensement de la demande, par le biais notamment d'enquêtes d'occupation ; celles-ci devront en outre pointer les secteurs de « stationnement sauvage ».
- Point sur la manière dont le stationnement vélo est pris en compte dans les documents d'urbanisme.

- Ce diagnostic sera territorialisé : les secteurs urbains ainsi que les lieux d'intermodalité feront l'objet d'un focus particulier.
- Ce diagnostic sera prospectif : il devra tenir compte des réflexions en cours sur le territoire et de son évolution (projets d'aménagement, SCOT, PLU, PDU, Plans de mobilité entreprise, ...)

Un diagnostic à conduire sous l'égide d'un « comité vélo »

- Ce comité rassemblera l'ensemble des acteurs concernés de près ou de loin par la politique cyclable communautaire : représentants des communes du territoire, bailleurs sociaux, opérateurs d'aménagement, acteurs du transport, associations de cyclistes, représentants des entreprises et des commerçants, représentants des équipements générateurs de déplacements, la Région, les opérateurs de transports ...
 - Seront également étroitement associés les services de Techniagglo concernés : en premier chef le service de maîtrise d'ouvrage des espaces publics et la direction de l'urbanisme.
 - La démarche donnera lieu à une concertation sur l'ensemble du territoire ; a minima, il semble important de prévoir dans chaque ville comportant des secteurs urbanisés une réunion publique ainsi qu'une exposition ; on peut également envisager un registre pour consigner les remarques des usagers dans toutes les mairies de Techniagglo ainsi qu'une interface Internet dédiée.
- ⇒ *Le diagnostic conduira à définir collectivement des objectifs qui ensuite pourront se décliner en un plan d'actions. Sur cette base, des indicateurs de suivi seront déterminés afin d'évaluer la démarche au fur et à mesure de son avancée.*
- ⇒ *Cette démarche sera pilotée en interne ; il sera cependant nécessaire de mobiliser des prestataires pour effectuer les enquêtes et l'inventaire.*
- ⇒ *Le délai de réalisation du diagnostic est de 6 mois.*

B. Engager sans attendre des actions communautaires

Réaliser un cahier de prescriptions à l'attention des acteurs qui transforment au quotidien Techniagglo

- Ce cahier s'adressera tout particulièrement aux maîtres d'ouvrage et gestionnaires des espaces publics qui pourront ainsi systématiquement intégrer la question du stationnement cyclable dans leurs travaux ; il s'agit également de profiter de la campagne de neutralisation des places de stationnement motorisés aux abords des passages piétons en application de la loi LOM pour y installer des arceaux.
- Ce cahier s'adressera en outre aux acteurs de l'aménagement : bailleurs sociaux, opérateurs, promoteurs immobiliers, maîtres d'ouvrage d'équipements, ... de manière à intégrer du stationnement vélo adapté dans les futures constructions du territoire.
- Ce cahier pourra éventuellement prendre la forme d'une « charte ».

Lancer une étude d'opportunité pour la mise en place d'une « station vélo » sur Techniagglo

- Il s'agit de développer un équipement a même d'accueillir du stationnement longue durée, mais également d'autres services vélos : location, réparation, ...
 - L'étude aura pour objectif de s'assurer de l'opportunité d'un tel équipement, de déterminer sa localisation, et d'en définir un programme.
 - Elle s'effectuera également sous l'égide du « comité vélo », et sera menée en parallèle du diagnostic décrit en A.
- ⇒ *Il faudra recourir à un bureau d'études spécialisé pour mener cette étude dont les premiers résultats seront disponibles dans un délai de 6 mois.*

Expérimenter des solutions innovantes pour répondre à la pression de stationnement dans les secteurs les plus denses.

- Lancement d'un appel à projet ouvert à un large public (bailleurs, promoteurs, prestataires usuels des transports et de l'aménagement, mais également start-up voire association et citoyens investis dans l'action publique) afin de « tester » des solutions innovantes et aisées à maître en œuvre.
 - ⇒ *L'expérimentation de solutions issues de cet appel à projet nécessite de prévoir un budget spécifique.*
 - ⇒ *A noter que Techniagglo pourra solliciter des subventions, notamment dans le cadre du plan de relance.*

Conclusion

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