

CONCOURS EXTERNE, INTERNE ET TROISIÈME CONCOURS DE TECHNICIEN PRINCIPAL TERRITORIAL DE 2^e CLASSE

SESSION 2022

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

Sujet :

Vous êtes technicien principal territorial de 2^e classe à la direction de la mobilité de Techniaglo, communauté d'agglomération regroupant 70 000 habitants.

Le président, soucieux de la qualité de vie des habitants, a fixé des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière et de développement durable. Dans ce cadre, il s'interroge sur la pertinence de la généralisation du 30 km/h sur le périmètre communautaire.

Dans un premier temps, la directrice de la mobilité vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport technique sur la généralisation du 30 km/h dans les agglomérations.

10 points

Dans un second temps, elle vous demande d'élaborer un ensemble de propositions opérationnelles pour apaiser la voirie du territoire et en faire un vecteur de mobilité durable.

| |
|---|
| <i>Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.</i> |
|---|

10 points

1) Présentation du sujet

L'apaisement de la voirie est devenu un enjeu essentiel pour les collectivités. Cette orientation d'aménagement permet en effet de répondre à plusieurs objectifs : renforcer la sécurité routière, améliorer le cadre de vie et contribuer à la réduction de la place de l'automobile dans la ville. La commande du sujet invite les candidats à creuser ces 3 dimensions.

Pour faire face à cet enjeu, la réduction de la vitesse à 30 km/h représente un levier pertinent et fortement mobilisé. Dans cette perspective, certaines villes développent des zones 30. D'autres font le choix de généraliser le 30 km/h sur l'ensemble de leur territoire. Cette approche est-elle appropriée à tous les contextes urbains ? Quelles sont les conditions de mise en œuvre ? Y a-t-il des risques à s'engager dans une telle voie ?

Autant de questions que la généralisation du 30 km/h, mesure dans l'ère du temps mais aussi controversée, amène à creuser.

2) Analyse de la mise en situation et du dossier

Le dossier, composé de 8 documents, est à dominante technique tout en intégrant des articles grand public. Son analyse ne soulève pas de difficultés majeures d'autant que les candidats trouveront dans les 2 plaquettes de l'association Rue de l'avenir (doc 1 et 8) la matière principale à partir de laquelle élaborer leur synthèse.

Ce sujet demande cependant à clarifier et rendre concret une notion large qui est discutée et débattue hors des milieux techniques. C'est là tout son intérêt.

| | |
|---|---|
| Document 1 « Pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre » <i>ruedelavenir.com</i> | <p>Ce document, bien que datant de 2014, donne les principaux éléments pour structurer la synthèse :</p> <ul style="list-style-type: none">- Le sens de la « Ville à 30 »- Ses avantages et ses inconvénients- Ses modalités de mise en œuvre. <p>Les candidats relèveront qu'il s'agit d'un document élaboré par une association engagée. Ils devront ainsi analyser avec recul les impacts et bénéfices présentés.</p> |
| Document 2 « Résultats positifs pour les 30 km/h à Grenoble » <i>Techni.Cités 336</i> | <p>Ce document issu de la revue Techni.cités restitue les résultats d'une évaluation de la généralisation du 30 km/h sur Grenoble par le Cerema.</p> <p>Les principaux points à retenir sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">- l'évaluation est globalement positive,- la mesure apparaît bien acceptée par la population car elle a permis un rééquilibrage effectif de l'espace public,- des baisses de vitesse ont été constatées sur le terrain,- le Cerema a également relevé pour certains trajets une augmentation des temps de parcours en voiture,- la mesure semble avoir eu des effets de report modal,- le 30 km/h apparaît plus respecté dans des secteurs où des aménagements ont accompagné la mesure,- il est nécessaire de communiquer régulièrement pour rappeler aux usagers l'existence du 30 km/h généralisé. |
| Document 3 « Sécurisation juridique de la généralisation du 30 km/h pour tout ou partie de la voirie d'une commune » <i>Cerema</i> | <p>Il s'agit d'une fiche du Cerema présentant une évolution juridique pour sécuriser la mise en place du 30 km/h généralisé par une collectivité.</p> <p>Le CGCT n'autorise la mise en place de mesures restrictives en matière de circulation que sur un périmètre limité. La LTECV de 2015 a ainsi modifié ce code pour que l'instauration de vitesses maximales inférieures à celles définies dans le code de la route sorte de ce cadre.</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>Cette fiche présente aussi les principes techniques d'une généralisation du 30 km/h sur une commune, dont notamment celui de recourir à une hiérarchisation de la voirie.</p> |
| <p>Document 4 « Mettre la ville à 30 km/h : 2 possibilités s'offrent aux collectivités » <i>cerema.fr</i></p> | <p>Il s'agit d'une page du site Internet du Cerema qui présente les 2 manières d'instaurer une ville à 30 km/h :</p> <ul style="list-style-type: none"> - par l'extension de zones 30, - par une mesure générale de limitation à 30 km/h. <p>Le document souligne l'importance de déterminer une hiérarchisation de la voirie où certaines voies principales peuvent être maintenues à 50 km/h.</p> |
| <p>Document 5 « Pourquoi pollue-t-on plus à 30 km/h qu'à 50 km/h en ville ? » <i>futura-sciences.com</i></p> | <p>Ce document issu du site <i>futura-science.com</i> revient sur une étude du Cerema ayant pointé qu'un véhicule peut émettre plus de polluants à 30 km/h qu'à 50 km/h. Ce constat vient en effet à questionner la pertinence de la généralisation du 30 km/h pour répondre aux enjeux de développement durable.</p> <p>Il est néanmoins précisé que ce point de vue est théorique et qu'un examen plus fin de l'étude amène à des conclusions plus nuancées. Sur le terrain, en milieu urbain, les véhicules sont régulièrement en « stop and go ». C'est donc plus la fluidité du trafic qu'il faut privilégier si l'on souhaite diminuer les émissions de polluants. La baisse de la vitesse est à ce titre un avantage.</p> <p>Il faut du reste veiller aux reports de trafic : si la mise en zone 30 engendre localement une baisse des émissions, elle peut générer sur d'autres axes un surplus de circulation et de pollution. D'où l'importance d'avoir une vision globale lorsque l'on met en œuvre ce type de mesure.</p> <p>Au-delà, l'article rappelle que la généralisation du 30 km/h contribue à décourager les automobilistes de prendre leur voiture, ce qui a sans conteste des effets globalement positifs sur la qualité de l'air.</p> |
| <p>Document 6 « Ville à 30 km/h : la signalisation s'adapte pour faciliter sa mise en œuvre » <i>cerema.fr</i></p> | <p>Il s'agit d'une autre page du site Internet du Cerema. Celle-ci présente la possibilité pour les « Villes à 30 km/h » de recourir à un unique marquage pour distinguer les voies à 30 km/h de celles à 50 km/h. L'instruction interministérielle sur la signalisation routière a été récemment modifiée en ce sens. Cette mesure semble être bien comprise à l'usage.</p> |
| <p>Document 7 « Paris : la limitation de vitesse généralisée à 30 km/h entre en vigueur ce lundi » <i>lefigaro.fr</i></p> | <p>Ce document est un article critique du Figaro. Il porte sur l'acceptabilité de la généralisation à 30 km/h sur Paris. Deux points particuliers sont à retenir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la limitation recouvre parfois des secteurs où les véhicules roulent la plupart du temps à moins de 30 km/h compte tenu des conditions de circulation ; quel est l'intérêt dans ces conditions de mettre en place une mesure aussi restrictive ? - la généralisation à 30 km/h ne serait pas sans impact social : pour certains, elle est perçue comme discriminatoire car bénéficiant aux parisiens pour lesquels les alternatives à la voiture sont accessibles, et au contraire préjudiciable pour les banlieusards dépendants de la voiture. |
| <p>Document 8 « La ville à 30 km/h... ça marche ! Redonnons vie à nos villes » <i>rudedelavenir.com</i></p> | <p>Il s'agit d'une plaquette de l'association Rue de l'Avenir qui donne des éléments complémentaires au document 1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la zone 30 peut contribuer à l'attractivité commerciale, - la ville 30 est une manière d'adapter la voirie aux besoins des enfants, - la ville 30 agit sur la santé publique (stimulation des modes actifs), - la ville 30, en limitant l'usage de la voiture, favorise les transports collectifs ; les aménagements qu'elle implique pouvant être compatibles avec la circulation des bus et autres véhicules TC. |

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 :

Communauté d'agglomération de Techniagglo

RAPPORT

à l'attention de Madame la directrice des mobilités

Objet : L'apaisement de la voirie de Techniagglo

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 :

- Les nombreuses villes, pas toujours de grande taille, ayant opté pour une généralisation du 30 km/h.
- Le caractère parfois controversé de la mesure.

Problématique :

La généralisation du 30 km/h constitue-t-elle une réponse pertinente pour répondre aux enjeux de sécurité routière et de développement durable dans les agglomérations ?

Partant de cette question, le présent rapport précise le cadre dans lequel une telle mesure peut être déployée, ainsi que ses principaux intérêts et ses modalités de mise en œuvre. Nous proposerons dans un second temps différentes solutions en vue d'apaiser la voirie de Techniagglo.

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.*

***Rappel du cadrage** : Le rapport technique n'est pas un résumé des textes, il ne s'agit pas de présenter succinctement et successivement les documents du dossier mais de structurer les informations essentielles du dossier par un plan qui reflète l'importance donnée aux différents aspects de ce qu'il convient de transmettre.*

I. La généralisation du 30 km/h comme outil d'apaisement de la voirie

A. Une mesure de sécurité routière, de développement durable et d'attractivité territoriale

En quoi consiste la généralisation du 30 km/h ?

- On parle de généralisation du 30 km/h lorsque cette limite de vitesse est appliquée sur la quasi-totalité d'un territoire d'agglomération ; il s'agit d'un renversement de l'esprit de la règle : le 30 km/h devient la norme et le 50 km/h l'exception (doc 1 et 8).
- Noter que la généralisation concerne rarement l'ensemble des voiries ; le plus souvent les communes conservent plusieurs axes à 50 km/h (voire plus) qui vont irriguer différentes zones 30 (doc 1, 3 et 8).
- Une mesure assise sur un socle juridique solide (doc 1 et 3).

Pourquoi généraliser la limitation de la vitesse à 30 km/h ?

- Des gains avérés en termes de sécurité routière (doc 1, 2 et 8).
- Une mesure qui améliore le cadre de vie local, et a par conséquent des effets sur l'attractivité commerciale et la santé publique (doc 1 et 8).
- Des effets sur l'environnement, liés notamment au report modal généré par la mesure : baisse de la circulation automobile, diminution des nuisances sonores... (doc 1, 2 et 8)

B. Une mesure dont la mise en œuvre nécessite des moyens et de la vigilance

Comment généraliser le 30 km/h sur une commune ou une agglomération ?

- Faire un diagnostic préalable pour identifier les usages sur la voirie, et repérer les voies qui nécessiteraient un maintien éventuel du 50 km/h (doc 1).
- Avoir une approche globale et éviter le « saupoudrage » (doc 3 et 4).
- 2 possibilités de mise en œuvre : instaurer des grandes zones 30 à l'intérieur des mailles du réseau des voies maintenues à 50 km/h ou arrêter une limitation de 30 km/h sur le périmètre communal, les voies à 50 km/h étant alors soumises à un régime dérogatoire (doc 4) ; facilité de mise en œuvre dans ce dernier cas par un simple marquage au sol (doc 6).
- La réglementation à elle seule ne suffit pas, il faut également des aménagements de voirie pour renforcer le caractère urbain de l'espace public et apaiser les vitesses (doc 1 et 2).
- Communiquer largement pour sensibiliser le public (doc 1, 2 et 8).
- Expérimenter et évaluer (doc 1, 2 et 8).

Les points de vigilance

- Des risques d'augmentation de la pollution atmosphérique, mais à nuancer (doc 5).
- Une augmentation des temps de parcours automobile et des effets parfois négatifs sur la fluidité du trafic (doc 2) ; au-delà, quel intérêt de limiter la vitesse à 30 km/h dans des secteurs embouteillés (doc 7) ?
- Conséquences sociales : la mesure est parfois perçue comme discriminatoire (doc 7).
- La généralisation du 30 km/h pose des questions d'acceptabilité, même s'il semble qu'elle est majoritairement bien accueillie du fait des avantages qu'elle procure aux usagers non motorisés (doc 1, 2 et 7).

II. Apaiser la voirie de Techniagglo pour évoluer vers une mobilité durable

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...

A. Lancer une démarche de Plan de circulation sur Techniagglo

Objectifs de la démarche

- Le plan de circulation (PC) est une démarche d'étude qui vise à définir une hiérarchisation de la voirie en tenant compte des différents usages : circulation routière, stationnement, déplacements cyclables et engins assimilés, livraisons, piétons, transports collectifs, usages récréatifs, commerçants, ...
- Le PC devra répondre aux objectifs suivants qui découlent de l'idée d'apaisement :
 1. renforcer la sécurité routière
 2. améliorer le cadre de vie
 3. et réduire la place de la voiture sur Techniagglo.

La dénomination « Plan de circulation » ne constitue pas une norme : certains candidats pourront parler de « Plan de déplacement » ou de « Plan de mobilité ». Il est toutefois important de retrouver dans la démarche proposée les notions de planification, de hiérarchisation de la voirie et les objectifs ici présentés.

Réalisation d'un diagnostic

- Le PC démarrera par un diagnostic qui permettra de dresser un état des lieux des usages sur la voirie de Techniagglo. Il nécessitera la conduite d'investigations diverses (enquêtes de circulation et de stationnement, mobilisation de données de déplacements, rencontre avec les usagers, visites de terrain...)
- Ce diagnostic sera transversal : il tiendra compte de l'ensemble des usages.
- Il sera partagé :
 - ⇒ il sera mené sous l'égide d'un comité de pilotage rassemblant les différents acteurs de la mobilité du territoire (Représentants de l'agglomération et des villes, exploitant du réseau bus, Département...),
 - ⇒ une équipe projet comprenant des agents de la direction de la mobilité et des directions de la voirie de la communauté d'agglomération et des villes sera constitué pour le conduire
 - ⇒ une large concertation sera organisée sur le périmètre de l'agglomération.
- Il sera prospectif : il prendra en compte les évolutions en cours du territoire, et les différents schémas cadres de Techniagglo (PLUi notamment).

Définition d'une hiérarchisation de voirie et mise en œuvre

- Le diagnostic amènera à discuter différents scénarios d'organisation de la voirie. Le choix d'un scénario permettra de définir les usages souhaités sur le réseau de voirie de Techniagglo. Un plan d'actions pluri-annuel pour aboutir à cette cible sera ensuite établi.
- Le PC pourra entre autres conduire à la délimitation de secteurs sur lesquels une généralisation des 30 km/h pourrait être envisagée.
- Un dispositif d'évaluation basé sur des indicateurs pertinents sera mis en place pour s'assurer que les objectifs de sécurité routière et de développement durable sont bien remplis.

L'élaboration du PC s'étalera sur un temps long (2 ans a minima) et nécessitera des crédits d'études et d'enquêtes.

B. Expérimenter des mesures d'apaisement et communiquer largement

Certaines mesures peuvent être mises en œuvre sans attendre les résultats de la démarche de PC. Il est proposé de recourir à l'expérimentation pour « tester » des solutions avant de les reproduire dans l'agglomération si elles s'avèrent à l'usage probantes.

Expérimenter la mise en place de « quartiers » apaisés

- Repérer des sites suffisamment étendus qui pourraient faire l'objet d'une expérimentation de ce type.
- En s'inspirant de l'urbanisme tactique, on pourra tester par du mobilier amovible des aménagements apaisant les vitesses et laissant plus de place aux usages urbains.
- Cette expérimentation devra être évaluée dans un dispositif où les riverains et usagers seront associés.
- Les différents outils d'apaisement de la voirie seront à tester : zone 30, zone de rencontre, zone piétonne.
- Des itinéraires cyclables seront également à développer dans une logique d'expérimentation.
- Ces quartiers préfigureront éventuellement l'organisation viaire à terme.

Expérimenter la mise en place de « rues école »

- La rue école est un nouveau concept qui vise à réserver l'espace public en front d'établissement scolaire aux piétons, a minima aux heures d'entrée/sortie d'école.
- Ce type d'aménagement est à tester auprès d'établissements volontaires.

Mobiliser le grand public sur la question de l'apaisement de la voirie

- La concertation du PC permettra de lancer une dynamique ; on peut imaginer un événement spécifique (journée de conférence / débat, exposition, ...)
- Il est nécessaire de réaliser des démarches complémentaires auprès de publics ciblés : les enfants, les collégiens, les actifs des pôles générateurs de déplacement les plus importants...
- Celles-ci pourront prendre la forme de communications spécifiques et/ou d'ateliers de travail.

Conclusion

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

Les candidats pourront insister en conclusion sur le fait que la généralisation n'est pas une simple mesure réglementaire. Sans un diagnostic global des circulations, une sensibilisation importante du public, mais également des aménagements pour apaiser les vitesses, sa mise en œuvre reste hasardeuse.