

## **CONCOURS EXTERNE DE TECHNICIEN TERRITORIAL**

**SESSION 2022**

**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

<b>SPÉCIALITÉ : DÉPLACEMENTS, TRANSPORTS</b>
--

### **INDICATIONS DE CORRECTION**

## Question 1 (5 points)

Le document 1 est un extrait de délibération d'un conseil de métropole.

a) Vous indiquerez en quoi consiste le Plan de mobilité objet de la présente délibération, en précisant notamment ce qui le différencie du Plan des déplacements urbains. (1 point)

- Le Plan de Mobilité est un document cadre qui permet de planifier, programmer et coordonner des actions dans le temps en matière de mobilité. Il détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.
- Les PDM remplacent depuis la loi LOM du 24 décembre 2019 les PDU. Cette évolution vise à mieux prendre en compte la diversité des territoires, la pluralité des besoins de la population et l'évolution des modes de déplacement.
- Ils s'inscrivent dans une vision environnementale élargie qui doit tenir compte des objectifs nationaux, régionaux et locaux.

b) Vous proposerez, sur la base de cet extrait de délibération, les décisions qui pourraient être soumises au vote de ce conseil de métropole. (1 point)

- Engager la démarche d'élaboration du PDM de M.
- Valider les « caps » du PDM de M. (un cadre de vie apaisé et des alternatives à l'autosolisme),
- Valider la méthode de pilotage et de concertation,
- Autoriser le lancement d'une concertation préalable,
- Autoriser les dépenses pour les études nécessaires à la conduite du PDM de M. .

*Les candidats devront citer 2 items s'inscrivant dans cette liste pour obtenir le point. S'il n'est pas nécessaire de les formuler tels quels, il est important que chaque point de validation soit résumé en 1 phrase courte.*

c) Vous développerez une méthode pour conduire le Plan de mobilité ici présenté. Il vous est notamment demandé de préciser les étapes de la démarche, un planning et le dispositif de conduite de projet. (2 points)

Le rapport de délibération fournit différents éléments de pilotage et de méthode que le candidat pourra reprendre :

- le Bureau de la Métropole orientera et validera les grandes étapes,
- des ateliers de secteur seront mis en place pour décliner la stratégie territoriale,
- la commission Aménagement Durable interviendra préalablement au conseil de Métropole,
- différents partenaires institutionnels seront associés,
- une concertation préalable sera lancée ; elle s'appuiera sur un Comité des Partenaires et associera le Conseil de Développement.

Partant de cette base, le candidat devra a minima proposer :

- Une organisation de projet interne à la collectivité,
- Un comité de pilotage et/ou un comité technique associant les partenaires institutionnels,
- Un dispositif d'étude pour réaliser concrètement le PDM ; il devra notamment préciser s'il envisage de conduire cette démarche en interne ou la confier à un ou plusieurs prestataires externes.

Le calendrier et les phases du projet de PDM :

- Préparation de la démarche (définition de la méthode, choix de prestataires, recueil de données) : 3 à 6 mois,
- Conduite d'un diagnostic comprenant les démarches liées à l'évaluation environnementale : 6 mois,
- Elaboration de scénarios et de propositions : 6 mois
- Mise en consultation du projet de PDM et de l'étude environnementale : 3 mois
- Reprises et validation : 3 mois.

*Ce déroulé est donné à titre indicatif. Les candidats pourront s'en écarter à condition que leur planning suive un déroulé logique et se cale sur une durée d'a minima 1 an.*

d) Le président de cette métropole souhaite intégrer dans le prochain journal métropolitain un encart d'une dizaine de lignes pour communiquer sur la démarche de Plan de mobilité. Quels sont les 3 messages-clé à faire passer en priorité ? (1 point)

1. Définir ce qu'est un PDM
2. Indiquer les 2 « caps » du PDM de M. et ses grands principes (double logique d'accompagner le changement des comportements et de mettre en place un « choc de l'offre », travailler sur l'optimisation des infrastructures)
3. Le PDM de M. fera l'objet d'une concertation préalable (la communication en rappellera le dispositif).

## Question 2 (4 points)

Pour répondre à cette question, les candidats s'appuieront sur les documents 3 et 5.

a) Qu'est-ce qu'une ligne de covoiturage ? (1 point)

Les lignes de covoiturage est un dispositif de covoiturage qui se base sur les flux routiers. Il s'agit d'une hybridation de deux types de services de déplacement : l'auto-stop et les lignes de transports en commun. Ces lignes s'appuient sur des itinéraires et comportent des arrêts permettant la prise en charge et la dépose.

b) Quels sont les moyens nécessaires à son développement ? (1 point)

- Arrêts de prise en charge sur itinéraire
- Aménagements de voirie :
  - Arrêts
  - Réalisation d'infrastructures réservées au covoiturage
  - Signalisation et mise en évidence de l'itinéraire
- Gratifications financières aux conducteurs pour assurer la fiabilité sur un créneau de temps donné
- Application / plate-forme logicielle
- Services complémentaires aux usagers du service tels que la « garantie retour »
- Animation et communication autour de l'offre

c) Décrivez les étapes de mise en place. (2 points)

1. Etude préalable pour déterminer les itinéraires et les points de passage ; cette phase nécessite de mener des enquêtes et concertations auprès des usagers potentiels.
2. Sollicitation de financements.
3. Définition d'une offre fiable et attractive, et d'un modèle économique viable.
4. Réalisation des aménagements de voirie nécessaires.

5. Mise en place d'une application logicielle.
6. Large communication :  
auprès des conducteurs dans un premier temps,  
puis auprès de la population du corridor.
7. Mise en service.
8. Evaluation à l'usage multifactorielle : fonctionnement financier, report modal, participation à la démotorisation des ménages ...
9. Et ajustements éventuels du service.

### Question 3 (7 points)

Vous êtes technicien territorial à la Direction de la mobilité de Techniville. Le maire souhaite réaménager le boulevard du Nord, aujourd'hui en 2\*2 voies en une avenue laissant plus de place aux modes actifs. Il a entendu parler de l'urbanisme tactique et s'interroge sur l'opportunité d'y recourir pour cette opération.

a) Vous rédigez à son attention une note sur l'urbanisme tactique. (4 points)

#### **Note à l'attention de Monsieur le maire** **Objet : l'urbanisme tactique**

La note s'appuiera sur le document 4 mais les candidats pourront aussi faire appel à leurs connaissances personnelles sur le sujet.

Proposition de plan

#### **1. Qu'est-ce que l'urbanisme tactique ?**

*Une approche militante à l'origine qui a pris son envol avec la crise sanitaire*

- A l'origine des initiatives de citoyens répondant à des besoins imminents et un souhait de voir « bouger les choses » plus rapidement.
- Un concept développé lors la crise covid, avec notamment la volonté de créer des aménagements cyclables temporaires pour éviter un retour massif de l'autosolisme aux déconfinements ; il s'agissait aussi d'offrir des espaces piétonniers répondant aux exigences de distanciation physique.

*Les supports de l'urbanisme tactique*

- L'urbanisme tactique peut se définir comme « un ensemble d'initiatives locales qui testent, se réapproprient et réinventent l'espace public ».
- L'urbanisme tactique porte sur des projets ponctuels, de court terme, peu coûteux, innovants, faciles à mettre en place, réversibles et/ou adaptables. L'idée étant de les tester en vue soit de les pérenniser et/ou de les reproduire à plus grande échelle.
- Ainsi, l'urbanisme tactique s'appuie sur l'expérimentation, la participation et la pédagogie. En ce sens il contribue à l'adhésion du public par rapport aux aménagements projetés.
- L'urbanisme tactique semble aussi avoir des bénéfices en termes d'image : pour de nombreux citoyens, les démarches qui s'en inspirent apparaissent « créatives », « originales », et bousculent les routines et la rigidité de collectivités planificatrices.

#### **2. Comment concrétiser un projet d'urbanisme tactique ?**

*Les expériences d'urbanisme tactique*

- L'urbanisme tactique apparaît opportun dans 3 types de situation :
  - la prise en compte des mobilités douces dans l'espace public,
  - la reconquête des friches urbaines,
  - la lutte contre le mal-logement et la gestion de crise.

Les candidats pourront alimenter leurs propos d'exemples.

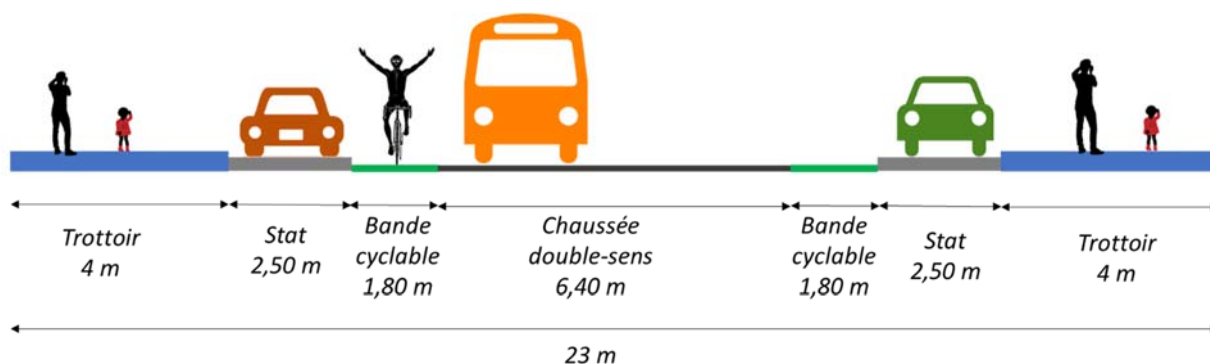
*Les points de vigilance*

- Les démarches d'urbanisme tactique doivent être durables, inclusives et ouvertes à la participation de tous les acteurs.
- Les équipes techniques et les élus doivent en être pleinement parties prenantes.
- Elles ne doivent pas se faire au détriment des normes et de l'intérêt général (c'est ici tout le rôle de vigie du maître d'ouvrage).
- Attention à bien se donner les moyens de son ambition : ce sont des démarches qui demandent du temps et de l'énergie chez les MOA ; le risque étant l'abandon de démarches faute de ressources ou la démobilisation de citoyens sur des temps longs.
- Elles doivent respecter l'esprit du « sur mesure ».

b) Le boulevard du Nord se compose en section courante de 2 chaussées de 6 m de large séparées par un terre-plein central de 3 m ; l'ensemble étant bordé de part et d'autre par un espace de stationnement de 2,50 m et des trottoirs de 1,50 m. Vous proposerez un profil en travers type qui réponde à l'objectif du Maire d'offrir plus de place aux modes actifs sur cette voie. (1 point)

Il n'y a pas une unique solution possible, mais les candidats devront a minima caler dans l'emprise de 23 m des aménagements cyclables (affecter 3 m mini) et élargir les trottoirs.

On peut choisir la solution suivante « maximaliste » sur les usages (mais coûteuse) :



c) Vous proposerez un mode opératoire pour mettre en œuvre cet aménagement dans une démarche d'urbanisme tactique. (2 points)

Il est attendu que le candidat propose un dispositif expérimental séquencé d'aménagement de la voirie en jouant sur le marquage ou du mobilier amovible. Il devra en outre en préciser les modalités de pilotage et d'évaluation. Il est dans ce cadre important que les usagers soient étroitement associés à la démarche.

D'un point de vue technique, il n'y a pas une unique solution. Cependant, si l'espace peut être gagné sur le terre-plein central, il serait moins coûteux de supprimer 1 voie de circulation ou de stationnement. C'est donc bien ces 2 solutions qu'il convient de tester en phase expérimentale. Il pourrait ainsi être proposé d'expérimenter dans un premier temps le remplacement de la voie de circulation par une bande cyclable, puis dans un deuxième temps, après analyse de cette première phase, la suppression du stationnement.

#### Question 4 (4 points)

Pour répondre à cette question, les candidats s'appuieront sur le document 2.

##### a) Qu'est-ce que la billettique interopérable ? Quels en sont les enjeux ? (1,5 point)

La billettique désigne l'ensemble des procédés et outils de gestion des contrats liant les producteurs d'une offre de mobilité, les financeurs et les utilisateurs de cette offre.

On parle de billettique interopérable lorsque deux systèmes billettiques sont capables de communiquer et d'échanger entre eux.

Les enjeux de la billettique interopérable :

- la qualité du service rendu aux usagers,
- l'intermodalité,
- le développement de nouveaux services (covoiturage, trottinettes et vélos en libre-service, MaaS...),
- la mutualisation des équipements et locaux nécessaires au fonctionnement de la billettique.

Ainsi, plus largement, la billettique intermodale est un outil qui renforce l'attractivité des transports collectifs, et qui contribue aux objectifs de développement durable.

##### b) Quelle(s) infrastructure(s) nécessite-t-elle ? (1 point)

Un système billettique se compose :

- d'un support de titres de transport,
- d'équipements de vente, de validation, de contrôle,
- de back-office central ou local
- et d'infrastructures d'échanges de données entre ces 3 éléments.

L'interopérabilité entre plusieurs systèmes peut s'effectuer soit par le biais du support du titre de transport, soit par la mise en connexion des back-offices.

##### c) La mise en place d'une billettique interopérable constitue-t-elle un chantier uniquement technique ? Justifiez votre réponse. (1,5 point)

Un projet de billettique doit être pensé en fonction de l'utilisateur et fait intervenir une multitude d'acteurs, d'autant plus lorsqu'il vise l'interopérabilité (AOM, exploitants, Régions, financeurs... sans oublier les gestionnaires des services satellites).

Ainsi, les 2 piliers d'un tel projet sont une organisation partenariale solide et un socle normatif. L'organisation partenariale doit être structurée, flexible, adaptée aux différentes phases du projet. Le dispositif technique doit notamment pouvoir se matérialiser par la production collégiale de plusieurs documents entre AOM impliquées, telles qu'une charte ou une base documentaire.