

Sujet élaboré par une cellule pédagogique nationale

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

SESSION 2024

ÉPREUVE D'ÉTUDE DE CAS

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Étude de cas portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt.

Durée : 4 heures

Coefficient : 1

SPÉCIALITÉ : DÉPLACEMENTS, TRANSPORTS

INDICATIONS DE CORRECTION

1) Présentation du sujet :

Les transports par câble sont présents dans diverses villes à travers le monde. De grandes métropoles possèdent même plusieurs lignes constituant un véritable réseau. La ville de Medellin (Colombie) propose un réseau de 6 lignes de télécabines intégré au réseau de transport en commun de la ville dotée du métro, tramway, BHNS et bus classiques.

En Europe, le transport par câble est présent avant tout de façon ludique dans les stations de sports d'hiver. Depuis quelques années, ce mode de transport se développe de plus en plus en France comme un mode de transport collectif à part entière, intégré au réseau de transports en commun. Des projets ont été inaugurés récemment (Brest) et plusieurs projets sont en cours de construction (Câble A en IDF, Toulouse, etc.).

Ce sujet aborde différents aspects à la fois opérationnels mais également organisationnels liés à la communication et à l'évaluation. Il traite également d'un mode de transport innovant et questionne son intégration aux autres modes de transports collectifs. Il permet ainsi autant de tester les compétences d'un technicien en mobilité qui doit concrétiser une idée, que d'étudier son ouverture aux nouvelles mobilités et de les intégrer à l'existant. Cet équilibre du sujet le rend accessible aux différents profils de candidat.

2) Eléments de correction

Vous êtes technicien principal territorial de 2^e classe au sein du service mobilité de la communauté d'agglomération de Roc Agglo (110 000 habitants) dont la ville principale, Rocville (45 000 habitants), se situe sur un territoire au relief important.

Cette ville se trouve ainsi coupée en deux secteurs : la ville basse dans la plaine et la ville haute sur un plateau. Le centre historique est situé dans la partie haute qui revêtait aux temps médiévaux un enjeu stratégique fort. La ville basse regroupe l'activité économique. Une route relie les deux parties de la ville mais elle est escarpée et dangereuse.

Face à une demande de plus en plus pressante de désenclavement de la ville haute, le maire de Rocville, également président de l'agglomération, s'interroge sur la réalisation d'une liaison par câble. Votre chef de service vous confie la gestion de ce projet.

Question 1 (5 points)

Dans une note à l'attention du président, vous présenterez les phases principales d'un projet de transport par câble. Vous y proposerez en outre un calendrier pour la réalisation d'un tel projet sur Rocville sachant que le président souhaiterait une mise en service en 2028, et n'envisage aucune démarche de concertation publique avant les élections de 2026.

Le format de note implique la mise en place d'un timbre comprenant le nom de la collectivité, le destinataire et l'objet. Il est en outre attendu un plan apparent.

Pour répondre à cette première question, le candidat doit s'appuyer sur les documents 1 à 3 et sur son expérience professionnelle. Il n'y a pas de réponse unique à cette question. Les candidats devront *a minima* aborder les points suivants :

- Ce projet est plus complexe qu'un projet classique d'infrastructure de transport mais la gestion de projet sera la même. La note devra notamment faire référence aux études pré opérationnelles : études de faisabilité et études préliminaires.
- Le candidat devra en outre traiter de la communication avec le public et particulièrement de la concertation préalable. Ce type de projet est obligatoirement soumis à enquête publique car il nécessite une déclaration d'utilité publique. Le projet devra ensuite faire l'objet d'études de maîtrise d'œuvre se répartissant sur les phases d'avant-projet (AVP) et

de projet (PRO) qui aboutiront ensuite aux travaux après un appel d'offres (phase de rédaction des pièces – DCE).

- Les candidats pourront entrer dans le détail des différentes phases des études opérationnelles : ACT (Assistance à la passation des Contrats de Travaux) et les autres (DET, EXE, VISA, etc.). Ils devront également aborder la réception des ouvrages (phase (AOR). Toutes ces étapes sont codifiées dans le Code de la Commande Publique (règles initialement édictées par la loi Maitrise d'Ouvrage Publique (loi MOP n° 85-704 du 12 juillet 1985)). Les candidats citant les références réglementaires pourront être valorisés.
- Le transport par câble relève du champ des transports guidés comme les tramways. A ce titre il est soumis à des règles spécifiques relatives à la sécurité (décret n° 2017-440 relatif à la sécurité des transports publics guidés (décret STPG). Ce décret définit le régime d'autorisation et les responsabilités des différents intervenants pour la conception, la construction et l'exploitation de ces systèmes. Le document n°1 développe cet aspect. Le candidat doit absolument mentionner ces spécificités et les développer dans sa copie. Cette particularité du projet sera traitée durant la phase des études de maîtrise d'œuvre.
- Concernant le calendrier de réalisation d'un tel projet, le candidat pourra proposer de réaliser les études préliminaires avant 2026. Après les élections, il faudra ensuite enchaîner les différentes phases de la concertation publique et de l'enquête publique ainsi que les études de maîtrise d'œuvre afin de permettre une livraison du téléphérique en 2028. Le délai est très court, quasi irréaliste.

Question 2 (5 points)

Le futur transport par câble de Rocville devra pleinement s'intégrer dans le réseau de transport urbain existant.

a) Quelles mesures est-il nécessaire de mettre en place pour répondre à cet objectif ? (2 points)

Cette question fait plutôt appel à l'expérience des candidats et n'est pas spécifiquement abordée dans le corpus documentaire.

Afin d'intégrer pleinement le projet au réseau de transport urbain existant, il convient tout d'abord de créer des liens forts entre le système de transport par câble et les autres éléments du réseau de transport en commun préexistant. Il conviendra d'organiser des pôles d'échange à chaque terminus du transport par câble. Ces derniers devront être reliés aux éléments forts du réseau (ligne de tramway et/ou de BHNS). Les modes lourds devront être situés au plus près du téléphérique. Les pôles d'échange devront être multimodaux et accueillir l'ensemble des services de mobilité présents sur le territoire, y compris un P+R pour les véhicules légers.

L'intégration passera également par l'utilisation de la même charte graphique que le reste du réseau.

Afin de faciliter l'exploitation, le transport par câble pourra être confié à l'entreprise exploitant le réseau de transport urbain. Ainsi, s'il est géré via une délégation de service public (DSP), il faudra que le candidat fasse référence aux aspects relatifs au montage contractuel du projet. Il devra aborder ce point dans sa copie.

- b) Vous synthétiserez dans une matrice les atouts, faiblesses, opportunités et menaces d'un système de transport par câble. Votre analyse ne devra pas se limiter au strict aspect transport/mobilité mais devra également traiter des aspects environnementaux, urbains et politiques. (3 points)

Pour cette sous-question, le candidat pourra opportunément s'appuyer sur les documents 1 et 2.

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Mode de transport écologique - Amélioration des déplacements intra-urbains - Souplesse d'exploitation - Faible empreinte au sol - Permet de désenclaver des quartiers isolés - Gain de temps et de sécurité dans les déplacements 	<ul style="list-style-type: none"> - Problèmes d'intégration d'un transport par câble dans le territoire/paysage - Servitudes de survol - Question de la maintenance et d'usure prématurée (cf. cas de Brest) - Image d'un mode de transport lié aux sports d'hiver - Système de transport peu évolutif
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> - Ce mode de transport permet des performances comparables à des modes de transport collectif lourds - Permet de « recoudre » le tissu urbain - Mode de transport sûr - Image politique positive de par la modernité du mode de transport - Le territoire peut devenir une référence si bonne intégration de l'architecture (image attractive et innovante) - Développement de l'intermodalité 	<ul style="list-style-type: none"> - Complexité de mise en œuvre du projet du fait des contraintes réglementaires et techniques - Opposition des administrés - Complexité dans les questions administratives pouvant potentiellement ralentir le projet - Impact sur la faune et la flore du projet (déboisement, oiseaux, etc.) - Impacts sonores

Question 3 (7 points)

Le président s'interroge sur l'acceptabilité du projet. Il craint notamment que les administrés dont les habitations seront survolées rejettent ce mode de transport.

- a) Que proposerez-vous pour lever ces freins ? (2 points)

Cet aspect spécifique étant peu abordé dans le corpus documentaire, les candidats s'appuieront sur leur expérience professionnelle, sinon feront appel à leur « bon sens ».

Les freins pouvant intervenir durant un tel projet devront principalement être traités par de l'échange et de la communication. Le candidat pourra proposer de mettre en place des ateliers de concertation spécifiques avec les riverains directement concernés par le projet. Il pourra opportunément s'appuyer sur un benchmark des différents projets français et étrangers pour apporter des éléments de réponse, et prévoir d'éventuelles visites collectives d'infrastructures de transport par câble existantes.

Le recours à des outils informatiques de mise en situation virtuelle ou au maquettage apparaît également intéressant.

En fonction de l'étape du projet, il pourra se faire assister d'un prestataire spécialisé sur ces aspects. Des solutions techniques (opacification des parties vitrées, etc.) pourront être également étudiées si des obstacles demeurent.

b) Quelles procédures réglementaires de consultation du public un projet de transport par câble nécessite-t-il ? Comment celles-ci s'intègrent-elles dans le calendrier que vous avez proposé ? (2 points)

La concertation publique du fait du projet devra avoir deux formes :

- une concertation préalable pendant la phase d'études pré-opérationnelles,
- Ce type de projet étant soumis à Déclaration d'Utilité Publique, le projet fera obligatoirement l'objet d'une enquête publique.

Il conviendra de valoriser les candidats qui rentreront dans le détail de la procédure de l'enquête publique et qui ne se contenteront pas uniquement de la citer (saisie du tribunal administratif, publicité, etc.)

c) Quels acteurs vous semble-t-il opportun d'associer à cette démarche ? Après les avoir listés en précisant leurs rôles respectifs, vous proposerez un dispositif de gouvernance. (3 points)

Le projet devra associer divers acteurs :

- Les services de l'AOM (service transport, service juridique, service financiers, service communication) pour le pilotage du projet ;
- Les services de la commune ou des communes concernés pour avis ;
- Les services de l'Etat et plus particulièrement les services compétents en mobilité et sur les questions spécifiques de sécurité des transports guidés pour avis et procédures réglementaires ;
- Les services de l'exploitant du réseau de transport en commun qui sera amené à tester, à exploiter et maintenir le nouveau système de transport ;
- Les prestataires qui seront amenés à travailler sur le projet à chaque étape de celui-ci (AMO techniques, maître d'œuvre) ;
- Les riverains et les usagers (concertation) ;
- Le monde économique, ce type de projet constituant un levier certain d'attractivité (concertation).

Le candidat pourra s'appuyer sur une comitologie classique composée d'un Comité Technique (COTECH) rassemblant les techniciens et d'un Comité de Pilotage (COFIL) rassemblant les élus et décideurs.

Question 4 (3 points)

Le projet est réalisé puis inauguré. L'Etat ayant financé une partie du projet, il est demandé à l'agglomération de réaliser au bout de trois ans un bilan des effets socioéconomiques et environnementaux de celui-ci (bilan *ex post* aussi dénommé « bilan LOTI »).

Vous proposerez une méthode de travail pour produire cette étude et la mettre à disposition de l'Etat. Vous préciserez les modalités d'évaluation que vous comptez mettre en place à ce titre.

Pour traiter cette question, les candidats s'appuieront sur le document n° 4 et sur leur expérience professionnelle.

Les propos de Pierre Nouaille (pp. 18 à 20) sont les plus intéressants car généralistes et tirent un bilan des différents types de bilans LOTI. L'Etat, via le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema - ex CERTU) a rédigé dès 2003 une note méthodologique avant d'aider les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) à rédiger ces bilans LOTI. Cette note a été mise à jour en 2015. Elle précise comment s'effectue l'analyse des projets.

Cette méthodologie est volontairement souple afin de permettre une appropriation plus facile des différents territoires. Concrètement, il s'agit de comparer l'état initial (avant le projet) du nouvel état. La méthodologie se décompose en huit analyses thématiques, elles-mêmes découpées en sous-thématiques. Le candidat devra donc proposer les thématiques et indicateurs qu'il jugera utiles pour évaluer l'impact socio-économique du projet.

Pour information, voici les huit thématiques et leurs sous-thématiques du bilan LOTI :

1. Historique, objectifs et description de l'opération de TCSP
2. Données financières liées à l'opération de TCSP
3. Service rendu aux usagers du TCSP
4. Impacts sur le réseau TC
5. Impacts sur le système de déplacements de l'agglomération
6. Impacts sur l'environnement, la santé et l'utilisation rationnelle de l'énergie
7. Impacts sur l'espace urbain
8. Rentabilité socio-économique de l'opération de TCSP