

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

SESSION 2024

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

1) Sujet

Vous êtes technicien principal territorial de 2^e classe à la direction de la mobilité de Technville. Cette ville de 35 000 habitants comprend un centre historique et commerçant attractif. Celui-ci, en partie piétonnisé, comporte de nombreuses rues étroites, et l'offre de stationnement y est réduite.

Ainsi, riverains et usagers se plaignent de nombreux conflits d'usage (blocage de la circulation lors de livraisons, occupation des espaces piétonniers par des véhicules utilitaires, pollutions et bruit générés par les livraisons...) quand les commerçants déplorent des difficultés d'approvisionnement. Dans ce contexte, les élus souhaitent mieux organiser les livraisons de marchandises sur Technville.

Dans un premier temps, le directeur de la mobilité vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport technique sur la logistique urbaine.

10 points

Dans un deuxième temps, il vous demande d'élaborer un ensemble de propositions méthodologiques et opérationnelles afin de mettre en place une « charte de logistique urbaine durable » couvrant le centre historique de Technville.

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

10 points

2) Présentation du sujet

Le transport de marchandises constitue une composante importante de la mobilité urbaine, bien qu'il apparaisse souvent au second plan des politiques en la matière. La logistique génère en effet des flux significatifs, et sa gestion s'avère consommatrice d'espace en milieu urbain (pour les livraisons, les stocks...) De fait, il s'agit d'une problématique particulièrement prégnante en milieu dense, qui résonne avec les enjeux écologiques auxquels nos villes sont aujourd'hui confrontées.

La commande cadre assez précisément le contexte, de manière à éviter que les candidats ne se dispersent dans le spectre d'actions élargi de cette thématique. Si la partie synthèse demande une vision globale et stratégique de la logistique urbaine, la partie proposition porte sur la mise en œuvre d'une action concrète et opérationnelle (mise en place d'une « charte logistique urbaine durable »).

Le sujet, qui s'inscrit pleinement dans les attendus de la spécialité, ne comporte ainsi pas de difficultés majeures, à condition cependant de prendre le temps de s'approprier les éléments contextuels.

3) Analyse de la mise en situation et du dossier

Le dossier présente différents types de supports : articles de presse spécialisée, synthèse de travaux du Sénat, documents grands publics, extraits de rapport d'étude. Aéré et accessible, il fournit toute la matière pour que les candidats puissent aisément se familiariser avec la thématique. On relèvera en outre que les informations essentielles sont répétées dans plusieurs des documents.

Document 1 - « Logistique urbaine durable : 14 propositions pour anticiper un défi majeur pour nos agglomérations » (extrait) - Sénat

Cette synthèse de travaux d'une commission sénatoriale permet d'appréhender les enjeux de la logistique urbaine et les leviers d'action. On y lit en particulier :

- des grands chiffres : le transport de marchandises représente en France 20% du trafic, 20% des émissions de GES et 1/3 du coût logistique de l'acheminement des marchandises,
- une définition de la logistique urbaine : « Art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville »,
- différentes recommandations construites autour de 4 axes : mieux intégrer la logistique urbaine dans l'espace urbain ; améliorer les règles de circulation et de stationnement afin d'optimiser le partage de la voirie ; accompagner la décarbonation des flottes et soutenir le report vers des modes moins polluants ; sensibiliser les consommateurs sur l'impact environnemental des livraisons,
- les 3 obstacles à l'intégration de la logistique urbaine : des connaissances insuffisantes ; un manque de dialogue avec les multiples acteurs de la logistique ; une faible intégration dans les documents d'urbanisme,
- les difficultés liées aux contrôles des réglementations (notamment dans les ZFE-m).

Document 2 - « La logistique, élément clé de la mobilité urbaine » - Techni.Cités

Cet article de la revue Techni.Cités dresse un état des lieux de la logistique urbaine. Il rappelle en premier lieu son triple enjeu : santé publique, congestion, impact économique.

L'article rappelle l'importance du dialogue pour mener des actions en la matière, car il s'agit d'un domaine qui fait intervenir une multitude d'acteurs (du grossiste au consommateur en passant par le livreur) et dont les problématiques sont complexes à traiter. La logistique renvoie en effet parfois à des logiques contradictoires : faire circuler des camions de fort tonnage permet par exemple d'éviter de nombreux déplacements de véhicules plus légers et moins polluants.

Ainsi, sa gestion s'avère délicate en raison d'un cadre très parcellisé, éclaté. Le milieu de la livraison comporte au demeurant pléthores de petites entreprises précaires. Son fonctionnement au quotidien rend un outre les réglementations et contrôles peu efficaces, d'autant que ceux-ci peuvent varier d'un territoire à l'autre.

Le document insiste également sur un manque cruel de connaissances des ressorts de la logistique urbaine, et donne des exemples de pratiques vertueuses :

- Appel à projet pour mobiliser des transports propres (utilisation des voies d'eau, vélos cargos...)
- Les Espaces Logistiques Urbains (ELU) / Hôtel logistique ; mais attention, ces équipements posent des problèmes de foncier et la viabilité de leur modèle économique n'est pas encore vérifiée ; un fonctionnement en SEM peut être préférable.

Il est enfin souligné que le domaine connaît d'importantes mutations actuellement avec l'explosion de la vente en ligne, la mise en place des ZFE et une volonté politique de durcir les règles.

Document 3 - « Plan d'actions pour une logistique durable dans la métropole grenobloise » - *Traits d'agences*

Il s'agit d'un article de presse spécialisée qui présente une démarche partenariale de plan d'actions sur la logistique urbaine dans la métropole grenobloise. L'approche concertative est mise en avant avec l'installation d'un comité regroupant tous les acteurs, publics et privés.

Les principales actions lancées sont les suivantes :

- Lancement de 2 centres de distribution urbaine (portés par des acteurs privés)
- Intégration de la logistique urbaine dans les documents d'urbanisme
- Mise en œuvre d'un « disque livraison »
- Création d'une ZFE-m
- Accompagnement des professionnels à la transition écologique des véhicules
- Développement d'infrastructures pour l'approvisionnement des véhicules faibles émission (électricité, GNV et hydrogène).

Un diagnostic détaillé a été conduit par l'Agence d'urbanisme, dont les objectifs étaient de quantifier le foncier disponible, évaluer les besoins des acteurs économiques, identifier des pistes de solution face aux difficultés d'implantation des entreprises.

Document 4 - « Charte de logistique urbaine durable » (extraits) - *Pau Béarn Pyrénées Mobilités*

Cet exemple de charte de logistique urbaine permet d'appréhender le sens et le contenu de ce type de documents. On y retrouve des grands chiffres, ainsi que les grands objectifs visés (activité commerciale, attractivité économique, qualité de vie et santé publique). Il éclaire en outre les candidats sur les différentes parties prenantes à mobiliser dans une telle démarche (cf. signataires).

La charte se structure autour d'un état des lieux, de la définition du cadre (mobilisation de « l'écosystème logistique » et engagements), et un ensemble d'actions présentées selon 2 axes (aménagement de l'espace et coordination des acteurs locaux).

On notera la référence à l'aspect social dans la mesure où la charte appelle à réfléchir aux conditions de travail des livreurs.

Document 5 - « Aires de livraison : quelles bonnes pratiques pour améliorer les conditions de livraison ? » - *Interlud*

Ce document dresse des recommandations techniques concernant les aires de livraison. Celles-ci portent sur l'adéquation entre les arrêtés avec la localisation des aires, leurs dimensionnements, leurs positionnements dans l'environnement et leur maillage, la signalisation. Une bonne aire de livraison doit faciliter le travail du livreur en même temps qu'elle minimise la perturbation de la circulation.

Différents leviers d'action pour les collectivités sont cités : usage multiple des aires, schéma directeur des aires (éviter les aménagements au coup par coup), contrôle (penser à des dispositifs matériels tels que les potelets lumineux).

Différentes innovations sont en cours d'expérimentation : le recours d'applications obligatoires pour les livreurs (Barcelone), le disque livraison.

Document 5 - « Légendes logistiques urbaines. Agir au-delà des idées reçues pour une logistique urbaine efficiente » (extraits) - *oliverwyman.fr*

Cet extrait d'une étude d'un consultant est intéressant à double titre ; d'une part parce qu'il adopte le point de vue des acteurs économiques, d'autre part parce qu'il vient remettre en question un certain nombre d'idées reçues.

On retiendra en particulier les idées suivantes développées par l'auteur :

- la logistique urbaine constitue un soutien à l'activité économique, mais doit parallèlement répondre à des enjeux sociaux et environnementaux,
- il n'existe pas une logistique mais plusieurs (restauration, commerce, industrie, déchets...)
- l'accompagnement au renouvellement des flottes, qui va de pair avec les ZFE (le document parle de LEZ), représente le levier principal pour tendre vers plus de durabilité,
- faciliter l'accès aux poids lourds en centre-ville s'avère plus intéressant que recourir à des véhicules plus légers (mais donc plus nombreux) tant d'un point de vue économique qu'environnemental ; le problème pour les collectivités revient dans cette optique à savoir gérer les nuisances des poids lourds,
- aux mutualisations forcées de type ELU, dont le modèle économique n'est pas viable, il faut préférer un rapprochement des entrepôts des villes ; les hôtels logistiques d'initiative privée peuvent en ce sens constituer une bonne solution.

4) Proposition de plan détaillé

En-tête

Comme indiqué dans la note de cadrage de l'épreuve, il est attendu une présentation du rapport sous la forme suivante :

Ville de Techniville

RAPPORT à l'attention du directeur de la mobilité

Objet : La logistique urbaine sur Techniville
Doter le centre historique d'une charte de logistique urbaine durable

Références : (facultatif)

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 :

- La place significative de la logistique urbaine dans les systèmes de mobilité, en s'appuyant éventuellement sur quelques chiffres (transport de marchandise en France : 20% trafic, 20% émission GES, 1/3 coût acheminement marchandise) (doc 1)
- Les différents problèmes que connaît le centre historique de Techniville par rapport aux livraisons

Problématique :

- Comment tendre vers une logistique urbaine durable ? Comment mettre en œuvre une charte pour répondre à cet objectif ?

Après avoir présenté en quoi consiste la logistique urbaine et étudié comment elle peut évoluer vers des pratiques plus durables, nous nous attacherons à proposer une démarche pour mettre en place une charte sur cette thématique dans le centre historique de Techniville.

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.

I. La logistique urbaine : enjeux, problèmes et solutions

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.

A. La logistique urbaine, une composante fondamentale de la mobilité, complexe à traiter

- Qu'est-ce que la logistique urbaine ?
Définition : « Art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville » (doc 1)
Quelques chiffres (si non cités en introduction) (doc 1)
Enjeux : économie, attractivité touristique, santé, environnement, qualité de vie, sociaux (livreurs) (doc 1, 4, 5 et 6)
- Une composante de la mobilité générant des problèmes difficiles à traiter
La logistique urbaine fait intervenir une multiplicité d'acteurs (doc 2)
Difficultés techniques, organisationnelles (doc 2)
Faible intégration dans les documents d'urbanisme (doc 1)
Difficulté de réglementation et de contrôle (doc 1 et 2)
Domaine en constante évolution : vente en ligne, réglementation avec entre autres ZFE (doc 2)

B. Des solutions pour tendre vers une logistique urbaine durable

- Mieux connaître et concerter
Sensibiliser, impliquer les acteurs (doc 1, 2, 4)
Mise en place de comités de concertation *ad hoc* (exemple Grenoble, doc 3)
Mener des démarches d'études pour connaître les pratiques de livraison (doc 1 et 3)

- Des outils pour mieux gérer la logistique urbaine
 - Travailler les règles de circulation et stationnement, mieux traiter les aires de livraisons dans une démarche globale (doc 1 et 5)
 - Hôtels logistiques, préférer une initiative privée ou semi-privée compte tenu de la fragilité du modèle économique (doc 2, 3 et 6)
 - Développement de solutions nouvelles (vélos cargo, voie d'eau...) (doc 2)
 - Accompagnement renouvellement des flottes et dispositifs approvisionnement véhicules faibles émission (doc 2 et 6)
 - Pour contrôle, respect réglementation : potelets lumineux, disque livraison, application smartphone (doc 5)

Un outil permet simultanément d'impliquer les différents acteurs et d'engager une démarche concrète d'actions : la « charte de logistique urbaine » (doc 4). C'est ce dispositif que nous souhaitons mettre en œuvre sur le centre historique où les livraisons créent aujourd'hui des difficultés. La partie qui suit propose une démarche pour concrétiser cette intention.

II. Mettre en œuvre une charte de logistique urbaine dans le centre historique de Technville

***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. Installer une conduite de projet partenariale

- Comité local de logistique urbaine (CLLU), présidé par le maire, réunissant les élus à la mobilité, à l'urbanisme et au développement économique-commerce, des représentants des habitants, des commerçants et des entreprises, la CCI, les professionnels de la logistique et d'éventuelles associations impliquées sur le sujet ; les villes voisines seront aussi à associer pour notamment chercher des synergies dans les réglementations du territoire.
- Equipe projet : directeur de projet (directeur mobilité), chef de projet (technicien mobilité), agent de terrain connaissant le centre historique, agents de la direction de l'urbanisme et de la direction de la communication.
- Concertation élargie : un dispositif à plusieurs niveaux couvrant le centre historique est à prévoir ; il se composera notamment de réunions publiques ouvertes et d'ateliers thématiques (quinzaine de participants de type « focus-groupes »).

B. Diagnostiquer et pérenniser un suivi des pratiques de livraison sur le centre historique de Technville

- Conduire un diagnostic des pratiques de livraison : quantitatif (nombre de livraisons selon les types, impact sur la circulation et le stationnement) et qualitatif (observations, entretiens, « focus-groupes » cités plus haut).
- Le diagnostic, comme les étapes suivantes, porteront sur tous les piliers de la logistique urbaine : conditions de circulation et de stationnement, qualité des aires de livraison, accompagnement des acteurs vers la transition écologique, recours aux solutions innovantes, effets des documents d'urbanisme.
- Le diagnostic, pour être viable devra être partagé, et tiendra compte des démarches/plans existants (Plan de mobilité et PLU de Technville notamment).

- Les dispositions mises en place pour réaliser ce diagnostic pourront être pérennisées en un observatoire de la logistique urbaine, qui permettra d'assurer un suivi de la démarche, et d'extrapoler certaines mesures ailleurs sur le territoire.

Ce diagnostic pourra être conduit en interne ou confié à un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage (bureau d'études, Cerema ou Agence d'urbanisme). Il faudra compter a minima 4 mois pour le réaliser.

C. Concrétiser la charte au travers d'un plan d'actions partagé et connu de tous les acteurs du territoire

- Le diagnostic doit permettre au CLLU de définir des orientations prioritaires à partir desquelles élaborer un plan d'actions, support de la charte.
- Les discussions en comité pourront éventuellement dégager des mesures consensuelles sans qu'il y ait accord sur l'ensemble ; le cas échéant, elles pourront être mises en œuvre sans attendre la signature de la charte.
- Différentes expérimentations pourront être conduites : sur le positionnement / configuration des aires de livraison, sur la réglementation (par exemple tester des horaires variables ou une ZFE) ; un appel à projet est aussi possiblement à envisager pour chercher des solutions innovantes (application smartphone par exemple).
- Un plan de communication est à élaborer lorsque la charte sera rédigée et actée : mise en forme et diffusion du document, évènement inaugural, création d'un site Internet dédié...

Conclusion

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