



10508767983

Concours / Examen : TECHNICIEN
Session : 2024 Type : EXTERNE
Spécialité : RESEAUX, MARIE ET INFRASTRUCTURES
Epreuve : REPONSES A DES QUESTIONS

la vitesse des véhicules motorisés. Enfin, le fait d'avoir une démarcation matérialisée au sol induit un sentiment de sécurité et de confort par certains cyclistes.

Cependant, cet aménagement peut s'avérer "risqué" s'il n'est pas utilisé avec rigueur. Les véhicules sont autorisés à stationner sur la bande de roue. Pour palier à ce premier problème, une signalisation horizontale et verticale pourra être ajoutée pour suspendre les stationnements. Second point, un trafic trop important pourrait nuire à la sécurité des cyclistes. Dans notre cas, nous n'excluons en aucun cas les 500 véhicules/jour. Enfin, un profil bombé et sinueux marquant le trafic opposé serait susceptible d'entraîner un usage systématique des rives hors dans notre situation le profil se révèle bien adapté.

Par conclusion, il conviendrait de rappeler aux associations que l'ensemble des risques ont été étudiés et qu'aucun problème ne sera effectif sur la création de notre CVCB.

b) Dans le cadre de la mise en place d'une CVCB, il serait opportun d'utiliser les doubles chevrons en rive pour encourager le cycliste à se positionner au centre. Pour la signalisation verticale, un panneau expérimental pourrait être installé sur plusieurs implantations. Pour la communication, la distribution d'un flyer explicatif serait intéressant, combiné à un article sur le site internet de la ville.

NE RIEN ECRIRE DANS CE CADRE



10508767983

Concours / Examen : TECHNICIENSession : 2024Type : EXTERNESpécialité : RESEAUX, VOIRIE ET INFRASTRUCTURESEpreuve : REponses A des QUESTIONSQuestion 1:

a) La peinture qui éclaire la nuit, sont présentés ci-dessous les atouts, faiblesses, opportunités et risques de la peinture photo-luminescente :

Atouts	- Visibilité auure (800m) - Résistance dans le temps - Pas de perturbation (faune, flore) - Adaptabilité - Pas d'entretien spécifique
Faiblesses	- Coût important
Opportunités	- Substitution partielle à l'éclairage public - Coût moindre que la création d'un réseau d'éclairage - Domaine rural
Risques	- Peinture ne supporte pas un passage important de PL en domaine rural - Réflexion lumineuse

b) En tant que technicien territorial et dans le cas où la Mairie me sollicite pour marquer des itinéraires cyclables sur route à l'aide de peinture photo-luminescente, divers points seraient à aborder.

Dans un premier temps, il serait important d'évaluer l'état de la première couche de peinture classique. Le fait de mettre en œuvre cette peinture sur une mauvaise base ne serait pas pérenne.

En second lieu, l'objectif serait d'évaluer le besoin et le

.A.1.5..

manque de lumière à combler avec l'éclairage public en place.

Enfin, une étude de circulation peut s'avérer intéressante pour déterminer le nombre de cyclistes pouvant emprunter ces itinéraires en fin de journée.

Question 2:

a) Trafic moyen journalier annuel: Correspond au trafic moyen de véhicules relevé sur une période donnée

Trafic induit: Trafic amené par un axe ou un bâtiment

UVP: Unité de Véhicules Passés. Peut être relevé par heure

Réserve de capacité: Correspond au nombre de véhicules pouvant être stockés sur un axe déterminé

b) Au vu de l'étude de trafic, les aménagements proposés sont adoptés. la différenciation des accès VL et PL est un atout permettant de ne pas créer de dysfonctionnement de circulation. la création d'un giratoire à ce niveau permet également de laisser la RD100 sur son état actuel de circulation, l'objectif étant de gérer l'attractivité du centre de ville.

Enfin, les pentes sont bien respectées par permettant une gestion optimale des eaux.

c) Un scénario de référence représente les conditions de trafic correspondant à une offre et une demande à un moment donné.

Dans notre cas, aucun scénario de référence n'a été défini et ce point pose problème. En effet, l'aménagement du centre de tri de alis de Techni est prévu à l'horizon 2020 et l'étude de projet / trafic ne mentionne en aucun cas la potentielle évolution de l'offre et la demande. De ce fait, l'étude communiquée comme juste, ne présentant aucun dysfonctionnement de circulation pose question, cette dernière aurait pu mériter des ajustements avec un scénario de référence.

Question 3:

a) Une DT est une Déclaration de Travaux. Une DICT est une Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux.

La DT est réalisée par le Maître d'Ouvrage alors que la DICT est réalisée par l'exécutant des travaux.

b)	Situation adaptée	Description
Robot multifonction	- Elimination effluents - préparation pour réhabilitation - Colmatage fissures - Etanchement	Robot inséré dans la canalisation sous contrôle vidéo
Chémisage partiel ou manchette	- Problème étanchéité - endommagement branchement lors service - Rétablir hydrauléité	Plaque d'un morceau de tuyau neuf à l'intérieur de la canalisation dégradée partiellement
Etanchement par injection de résine	- Traitement fissures, perforations et rétablir l'étanchéité de la canalisation	Manchon tracté et injecté au niveau "chambre injection", puis injection air puis résine
Chémisage continu	- Défaut important sur le réseau	Insertion d'une gaine fûtée par réversion dans un regard de visite
Tubage	- Réparation globale de la canalisation	Mise en place par tractage ou poussage une nouvelle conduite
Éclatement ("cracking")	- Détérioration importante de la canalisation	Méthode destructive, éclatement de la canalisation

c) L'intérêt de réhabiliter les réseaux sans tranchées est de réduire les inconvénients provoqués par les travaux "classiques" tels que les perturbations de circulation, l'impact sur l'économie locale ainsi que les nuisances environnementales.

Néanmoins, ces travaux sans tranchées présentent tout de même des contraintes. Il faut connaître plus précisément l'encombrement du sol (par exemple avec l'utilisation de la solution "cracking". De plus, cette méthode nécessite un important savoir-faire et un lourd investissement.

d) Dans le cas d'une réhabilitation de réseaux, l'éclatement ou autre n'est pas adaptée dans une situation hypercentrée car le nombre de réseau pourrait être trop important.

Une réhabilitation nécessitant de changer un mètre linéaire important de canalisation principale + branchement n'est pas adaptée à une réhabilitation sans tranchée.

Question 4:

a) Monsieur X

Madame Y, adjointe au maire

Objet: Intérêts et risques d'une chaussée à Voie Centrale Canalisée (VCC)

Madame, dans le cadre du rendez-vous programmé avec les associations de cyclistes opposés à la mise en place d'une VCC, vous trouverez ci-après différents éléments vous présentant les intérêts puis dans un second temps les risques potentiels à la mise en place de ce type de chaussée.

L'intérêt majeur d'une chaussée à voie centrale canalisée est d'améliorer les conditions de circulation dans une situation où des aménagements cyclables classiques se révèlent impossibles, ce qui est notre cas. D'autres solutions ont été étudiées mais leur réalisation est impossible. De plus, cet aménagement permet d'autant plus de réduire