

EXAMEN PROFESSIONNEL DE PROMOTION INTERNE ET EXAMEN PROFESSIONNEL D'AVANCEMENT DE GRADE DE TECHNICIEN PRINCIPAL TERRITORIAL DE 2^e CLASSE

SESSION 2025

ÉPREUVE DE RAPPORT AVEC PROPOSITIONS OPÉRATIONNELLES

ÉPREUVE ÉCRITE :

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, chargé de mission déplacements à la direction des espaces publics de Techniagglo.

Cette intercommunalité, très étendue, qui regroupe 160 000 habitants se compose d'un noyau dense et de 40 communes rurales de moins de 1 000 habitants. Une zone économique majeure est présente et regroupe 10 000 emplois sur le territoire mais celle-ci est desservie uniquement par une seule autoroute majeure.

Le vice-président chargé des déplacements urbains vous a fait part de sollicitations d'employeurs qui souhaitent permettre à leurs salariés habitant dans les communes du territoire d'avoir accès à différentes solutions de mobilités. L'attente est d'autant plus forte que Techniagglo est en périmètre Zone à Faibles Émissions (ZFE).

Dans un premier temps, le directeur des espaces publics vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport technique sur la problématique des trajets domicile-travail.

Dans un deuxième temps, il vous demande d'établir un ensemble de propositions opérationnelles visant à déployer des solutions de mobilités durables pour les trajets domicile-travail générés par la zone économique.

1) Présentation du sujet

Le sujet traite des mobilités douces dans le cadre des trajets domicile-travail dans un contexte contraints par les nouvelles réglementations environnementales. L'intérêt du sujet est de prendre en compte la dimension inclusive des mobilités mais également les liens avec les enjeux actuels : le financement, la sécurité et la transition environnementale. Le candidat devra se montrer neutre afin de gérer de la manière la plus objective possible le sujet en prenant en compte les enjeux et les solutions qui peuvent fonctionner.

Plusieurs pistes d'études sont proposées dans le sujet que ce soit sur le financement (question de la gratuité pour les usagers et préconisations du Sénat pour les collectivités et l'Etat) ainsi que pour l'aménagement des espaces.

De manière plus innovante une étude est proposée en deuxième partie visant à travailler la question des aménagements d'arrêts pour bus sur les autoroutes. Le CEREMA a réalisé cette année les documents proposés sur les arrêts de transport en commun sur autoroute et leur analyse est importante pour les candidats à l'examen.

2) Analyse de la mise en situation et du dossier

Document 1 : Transports du quotidien : de nouvelles pistes de financement

Le document explore les défis financiers auxquels font face les transports du quotidien, notamment l'augmentation des coûts d'exploitation et d'investissement. Il met en avant un "mur de dépenses" à venir et propose plusieurs pistes de financement pour y faire face. Parmi celles-ci figurent l'optimisation des ressources existantes, la diversification des sources de financement (taxes, contributions des usagers et entreprises) et l'exploration de nouveaux modèles économiques. L'objectif est de garantir un service de transport efficace et durable tout en maîtrisant les coûts pour les collectivités et les usagers.

Document 2 : world café - PDIE Rives de Meurthe agence Scalen

L'article de l'Agence Scalen présente le "World Café" organisé en mai 2015, dans le cadre du Plan de Déplacement Inter-Établissements (PDIE) des Rives de Meurthe, un quartier en mutation près de Nancy. Cet événement a rassemblé différents usagers du quartier (salariés, habitants, étudiants) pour discuter des problèmes de mobilité locaux. L'objectif était de coconstruire des solutions adaptées aux besoins des utilisateurs, telles que des améliorations de stationnement, des aménagements pour les modes de transport doux, et la promotion du covoiturage.

Document 3 : ZFE comment faire passer la pilule

L'article de La Gazette des Communes explore comment les Zones à Faibles Émissions (ZFE) peuvent être perçues par la population, souvent réticente à ces nouvelles mesures. Face aux résistances et à l'impact potentiel sur les usagers, il est question de comment les collectivités locales peuvent rendre ces zones plus acceptables. Plusieurs pistes sont proposées, comme la communication transparente, l'accompagnement des citoyens pour adapter leurs véhicules, ou encore la mise en place de solutions alternatives de transport, afin d'assurer une transition fluide et justifiable pour tous.

Document 4 : « Covoiturage de salariés : quelle réglementation ? »

L'article de l'INRS explique la réglementation du covoiturage des salariés. Le covoiturage, défini par le Code des transports, doit être réalisé à titre gratuit, sauf pour le partage des frais. Les employeurs ne peuvent pas interdire le covoiturage pour les trajets domicile-travail, car ce n'est pas un temps de subordination. Cependant, pour les déplacements professionnels, l'employeur peut imposer le mode de transport. Les entreprises peuvent encourager le covoiturage en facilitant des solutions comme des places de stationnement réservées, des partenariats avec des plateformes, ou en prenant en charge une partie des frais.

Document 5 : les voies réservées au covoiturage en France

L'article du CEREMA dresse un état des lieux des voies réservées au covoiturage en France. Il souligne l'intérêt croissant pour ces infrastructures afin de favoriser la mobilité partagée et réduire les émissions de CO₂. Ces voies, mises en place principalement sur les grands axes routiers, sont encore limitées en nombre et varient selon les régions. Cependant, elles présentent des avantages pour fluidifier le trafic et encourager l'adoption du covoiturage. L'article met aussi en lumière les défis liés à leur gestion et à leur efficacité.

Ce document permet de cibler à la fois des enjeux mais également des solutions pour le covoiturage

Document 6 : « Fiche n° 10 : Parangonnage et typologies des arrêts de transport en commun sur les autoroutes » CEREMA

L'article du CEREMA présente une fiche technique sur le parangonnage et les typologies des arrêts de transport en commun sur les autoroutes. Cette fiche explore la manière dont les arrêts de bus peuvent être aménagés sur la plateforme autoroutière, une pratique encore peu développée en France. Elle se base sur des exemples internationaux (Turin-Milan/Aix-en-Provence/Briis-sous-Forges) et fournit des critères pour l'aménagement et l'exploitation de ces arrêts, en fonction des besoins spécifiques des territoires. Elle complète également un guide technique sur l'aménagement de ces arrêts.

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现实的, 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...

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 :

Collectivité de Techniagglo

Le 10 avril 2025,

RAPPORT TECHNIQUE

à l'attention de Monsieur le directeur des espaces publics

Objet : La problématique des trajets domicile-travail

Références (mention facultative) :

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.

L'introduction peut comporter des chiffres dans le dossier qui permettent de cibler sur l'importance de l'enjeu environnemental dans le sujet : par exemple dans le document 1 : "les déplacements entre les métropoles et leurs périphéries représenteraient 7% du total des émissions de CO2 en France".

La question des mobilités douces et propres relève de plusieurs enjeux : il faut un système accessible financière et inclusif qui respecte les règles environnementales et de sécurité en vigueur.

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. Les défis de la mobilité domicile-travail sur le territoire de Techniagglo

A. Un territoire contrasté aux besoins variés en mobilité

- Une intercommunalité étendue avec un noyau dense et 40 communes rurales.
- Un fort usage de la voiture individuelle par absence d'alternatives (document 2).
- Des coûts d'investissement élevés pour les collectivités.

B. Des contraintes réglementaires et environnementales à anticiper

- L'impact de la zone à faibles émissions sur les déplacements des travailleurs (document 3).
- L'évolution des réglementations des mobilités durables et du covoiturage (documents 4 et 5).
- Les obligations des entreprises en matière de plans de mobilité et de réduction des émissions (document 4).

C. Les limites des solutions de transport actuelles

- Covoiturage : un potentiel sous-exploité malgré un cadre réglementaire incitatif (document 4).
- Voies réservées : une solution en développement mais encore peu généralisée (document 5).
- Transports en commun : des infrastructures à renforcer, notamment sur les axes autoroutiers (document 6).
- Plans de Déplacement Inter-Établissements (PDIE) : des expérimentations réussies à adapter (document 2).

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现实的, 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...

II. Des solutions opérationnelles pour une mobilité durable et efficace

A. Développer des alternatives crédibles à l'autosolisme

- Structurer le covoiturage : plateformes de mise en relation, incitations financières, parkings (documents 4 et 5).
- Expérimenter des voies des desserves au covoiturage sur les axes stratégiques (document 5).
- Développer l'offre de transports collectifs : bus express, pôle d'échanges multimodaux, arrêts sur autoroute (documents 1 et 6).

B. Mobiliser les entreprises et les financements pour un changement durable

- Mise en place d'un Plan de Mobilité Inter-Entreprises (PMIE) pour mutualiser les ressources et optimiser les déplacements (document 2).
- Sensibilisation et engagement des employeurs dans la transition vers les modes de transport plus durables (documents 2 et 4).
- Sécurisation des financements via le Fonds Vert, les Certificats d'Économie d'Énergie et les contributions des entreprises (document 1).

Conclusion

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

Éléments pouvant être abordés dans la conclusion : (facultatif)

Les défis de la mobilité domicile-travail sur le territoire de Techniagglo sont multiples et nécessitent une approche globale et concertée. Le contraste entre un noyau urbain dense et de vastes zones rurales impose une adaptation fine des solutions de mobilité, d'autant plus que la dépendance à la voiture individuelle reste forte en l'absence d'alternatives adaptées.

Face aux contraintes réglementaires et environnementales croissantes, les acteurs locaux doivent anticiper les évolutions législatives et accompagner les entreprises dans leurs obligations en matière de plans de mobilité. Toutefois, les solutions existantes (covoiturage, voies réservées, transports en commun) souffrent encore d'un déploiement insuffisant et d'une coordination perfectible.

Pour relever ces défis, il est essentiel de structurer et développer des alternatives crédibles à l'autosolisme : renforcer l'offre de transports collectifs, optimiser le covoiturage et expérimenter de nouvelles infrastructures. L'implication des entreprises et la mobilisation des financements constituent également des leviers clés pour assurer une transition durable vers une mobilité plus efficiente et respectueuse de l'environnement. En adoptant une stratégie ambitieuse et partenariale, Techniagglo peut répondre aux besoins de ses habitants tout en préparant son territoire aux enjeux de demain.