



Coordination Régionale  
des Centres de Gestion  
d'Occitanie

## EXAMEN PROFESSIONNEL ADJOINT ADMINISTRATIF PRINCIPAL DE 2<sup>ème</sup> CLASSE Session 2021

### ÉPREUVE DE 3 A 5 QUESTIONS

#### ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Une épreuve écrite à caractère professionnel portant sur les missions incombant aux membres du cadre d'emplois. Cette épreuve consiste, à partir de documents succincts remis au candidat, en trois à cinq questions appelant des réponses brèves ou sous forme de tableaux et destinées à vérifier les capacités de compréhension du candidat et son aptitude à retranscrire les idées principales des documents.

Durée : 1h30  
Coefficient : 2

#### À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre devoir, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni signature ou paraphe.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne sont en aucun cas prises en compte.
- ♦ Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- ♦ L'utilisation d'une calculatrice électronique programmable ou non programmable sans dispositif de communication à distance est autorisée.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.

**Ce sujet comporte 7 pages**

**Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de page indiqué.  
S'il est incomplet, en avertir le surveillant**

Après avoir pris connaissance des documents ci-joints, répondez aux questions suivantes dans l'ordre qui vous convient, en prenant soin de préciser le numéro de la question avant d'y répondre.

**Liste des documents :**

**DOCUMENT 1 :** Mobilité – ces collectivités qui disent non au retour en force de la voiture. La Gazette 14/09/2020

**DOCUMENT 2 :** Résultats Enquête ménages déplacements 2015 – Nîmes Métropole – Communauté d'agglomération Nîmes Métropole

**DOCUMENT 3 :** Développement d'une mobilité durable – Moyen de transport utilisé pour se rendre sur son lieu de travail ou d'enseignement – 2016. CGDD/SDES, Enquête sur les pratiques environnementales des ménages.

**DOCUMENT 4 :** Mobilité – Les pistes cyclables temporaires parties pour durer. La Gazette 12/10/2020

**DOCUMENT 5 :** Actu : Mobilité – Transports. Journal de la région Occitanie / Pyrénées Méditerranée octobre 2020.

QUESTION 1 : Dans le document 1, expliquez les mots ou expressions suivants : (5 points)

- la voiture est devenue source de cannibalisation de l'espace public
- réduire la part modale de la voiture
- pérenniser ces services
- l'autosolisme
- les mobilités actives

QUESTION 2 : A partir du document 1, répondez aux questions suivantes : (3 points)

- Quels modes de déplacement ont été menacés par la pandémie ?
- Quels modes de déplacement ont bénéficié de la pandémie ?

QUESTION 3 : En vous appuyant sur les données chiffrées du document 2 et en faisant apparaître les calculs, (4 points)

- Exprimez sous forme de pourcentage (au dixième près) la part des déplacements en voiture, à pied, en transport collectif et deux roues par rapport au nombre total de déplacements quotidiens. (2 pts)
- Calculez le nombre de déplacements à vélo. (1 pt)
- Exprimez sous forme de pourcentage (au dixième près) la part des déplacements à vélo par rapport au nombre total de déplacements quotidiens. (1 pt)

QUESTION 4 (3 points) : En vous appuyant sur le document 3, vous expliquerez en 5 lignes maximum les différences de modes de déplacement (marche-vélo-transports en commun-véhicule motorisé) selon les zones d'habitation.

QUESTION 5 : A l'aide des documents 1, 4 et 5 et de vos connaissances personnelles, expliquez en une dizaine de lignes de quels leviers disposent les collectivités territoriales pour favoriser une politique de mobilité durable. Vous veillerez à présenter vos idées de façon ordonnée. (5 points)

## Mobilité

# Ces collectivités qui disent non au retour en force de la voiture

La pandémie menace les politiques de mobilité, qui commençaient à porter leurs fruits.

**S**i la voiture a longtemps été un symbole de liberté, elle est devenue, au fil du temps, source d'embouteillages monstrueux, de pollution de l'air et de cannibalisation de l'espace public. Si bien que, aujourd'hui, elle est l'ennemi public numéro un des collectivités. Enfin, pas tout à fait la voiture, plutôt l'autosolisme – le fait de se déplacer seul dans sa voiture. Et, contrairement aux idées reçues, le sujet est aussi prégnant en ville qu'à la campagne (lire ci-contre).

La plupart des collectivités ont pris la mesure de cet enjeu. Elles ont cherché à mettre en place des alternatives et commencé à récolter les premiers fruits de ces politiques. Mais la

vrai test est à la rentrée ! » estime Karine Fleury, directrice générale du pôle « ingénierie et services urbains » de la ville et de la métropole de Rennes (43 communes, 447 400 hab.). Ce territoire est caractéristique de ce que l'on observe aujourd'hui en milieu urbain. Dans son plan de déplacements urbains (PDU) 2020-2030, la métropole s'est fixé l'objectif de réduire la part modale de la voiture de 48,5% à 40%. « Nous misons sur un cocktail de solutions », explique-t-elle.

### RÉSEAU EXPRESS CYCLABLE

Il s'agit d'abord d'étoffer l'offre de transports en commun : une deuxième ligne de métro sera mise en service début 2021 et de nouveaux aménagements pour les bus sont prévus, en prenant une partie de l'espace dévolu à la voiture dans le cœur urbain. Mais les transports collectifs ne

peuvent pas tout. La métropole mise beaucoup sur les mobilités actives, surtout pour les trajets courts et dans le cœur urbain. Les objectifs du PDU sont ambitieux concernant la marche – qui doit passer de

13,7% à 16% – et surtout le vélo – de 3,7 à 9%. Au réseau express de pistes cyclables déjà prévu, ont d'ailleurs été ajoutés 3 kilomètres de « coronapistes ».

Autre levier important : le covoiturage, qui doit répondre à la problématique des trajets plus longs en périphérie. Un test va être lancé pour réserver des voies aux bus et au covoiturage, avec une incitation financière pour aider au changement



**NATHALIE BRICHLER**, chargée de mission « mobilités » à la CC du grand pldc Saint-Loup (36 communes, 47 600 hab., Hérault)

« Nous testons des dispositifs d'un nouveau genre »

« Plus des deux tiers de nos habitants prennent leur voiture pour aller travailler ou chercher des services dans la métropole de Montpellier. Nous cherchons donc à leur offrir des alternatives en développant les modes actifs tels que vélo, en agissant sur les transports collectifs (étude sur le transport à la demande, optimisation des transports interurbains...) et en partageant la voiture (covoiturage, autostop amélioré, etc.). Nous testons des dispositifs avec des pôles multimodaux d'un nouveau genre. Se posera ensuite la question de pérenniser ces services par une prise de compétence "mobilités", avec levée ou pas du versement mobilité. Ce sera le choix des élus, dans un contexte de crise sanitaire qui impacte le financement de la mobilité. Espérons que ce ne sera que passer et que, à moyen et long terme, nous réussirons à structurer une offre attractive sur tout le territoire, qui convaincra nos actifs de se déplacer autrement. L'arrivée de la fibre et du très haut-débit y contribuera aussi. »

« La crise du Covid-19 est un problème ponctuel, c'est l'effet de traîne qui est difficile à appréhender. »

Karine Fleury, DG du pôle « ingénierie et services urbains » de la ville et de la métropole de Rennes

crise sanitaire et ses conséquences menacent ces premiers signaux positifs : les Français boudent les transports publics, dont la fréquentation a chuté de moitié, tandis que la voiture et le vélo sont plébiscités.

La circulation routière est revenue à son niveau d'avant-crise, avec des pointes encore plus élevées, alors même qu'une bonne partie de la population est encore en télétravail. « Le

de comportement : les covoituteurs (passagers et conducteurs) seront rémunérés un euro par trajet, avec une garantie de retour (en taxi) pour les passagers en cas d'absence d'offre de covoiturage.

### FINANCEMENT À ADAPTER

Lutte contre la circulation de transit, incitation au décalage des déplacements domicile-travail... : Rennes a d'autres ingrédients en réserve dans son « cocktail ». Mais l'enjeu est de savoir si la crise menace cette stratégie. « On se dit que notre ambition sur le covoiturage pourrait être mise à mal, reconnaît Karine Fleury. La crise du Covid-19 est un problème ponctuel, c'est l'effet

de traîne qui est difficile à appréhender, surtout si l'on est confronté à une deuxième ou une troisième vague. »

Le financement des transports est aussi affecté par la crise, d'autant que, dans le programme de Nathalie Appéré (PS), élue à la tête de la ville et l'interco, des mesures auront un impact financier : gratuité pour les moins de 12 ans et baisse de 25% pour les moins de 26 ans. « Les finances saines de la métropole nous permettront de mettre en place notre PDU, même si cela nécessitera peut-être des adaptations. Mais les ingrédients de notre cocktail de solutions ne changeront pas », veut croire Karine Fleury. © Arnaud Garrigues

# Résultats ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS 2015



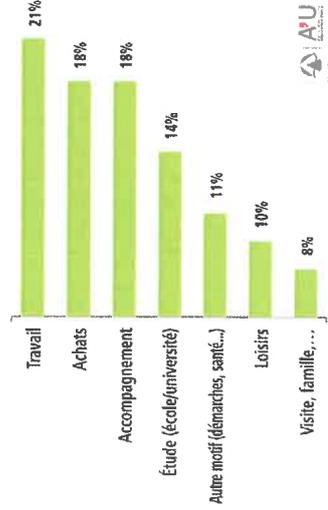
**nîmes**  
métropole

**fiers  
de notre avenir**

- Un habitant fait **3,5 déplacements par jour**,
- il parcourt en moyenne **14,3 km**
- et passe **48 minutes** à se déplacer par jour.
- **90%** des déplacements s'effectuent **entre 7h et 19h**.

## Pourquoi vous déplacez-vous ?

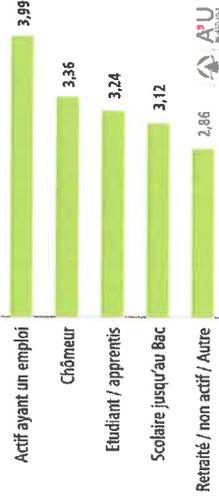
Sur les **842 300 déplacements quotidiens**,  
**2 sur 5** sont liés au **travail** et aux **achats**.



## Qui se déplace ?

**ACTIFS**  
**4,2** déplacements / jour

**RETRAITÉS**  
**3** déplacements / jour



La voiture  
reste le mode  
de transport  
privilegié.

**538 000**

déplacements en voiture chaque jour.

Soit 2,1 déplacements par personne et par jour.  
Temps moyen de déplacement : 19 minutes pour une distance moyenne de 5,6 km. Pour se rendre au travail on compte en moyenne 1,05 personnes par véhicule (1,36 tous motifs).



**227 000**

déplacements à pied chaque jour.

Soit 0,9 déplacements par personne et par jour.  
Temps moyen de déplacement :  
12 minutes pour une distance moyenne de 600 m.



**60 000**

déplacements en transport collectif chaque jour.

Soit 0,23 déplacements par personne et par jour.  
Durée moyenne d'un déplacement : 36 minutes en bus (Tango),  
67 minutes en train ou en car et une distance moyenne  
respectively de 6,8 km et 13,4 km.



**17 300**

déplacements en deux roues chaque jour  
dont **61% réalisés en vélo**.

Soit 0,06 déplacements par personne et par jour.  
Temps moyen de déplacement : 16 minutes pour  
une distance moyenne de 1,5 km en vélo  
et de 5,2 km en deux roues motorisés.



## Où vous déplacez-vous ?

- **47%** à l'intérieur de Nîmes
- **29%** dans et entre les communes périphériques
- **14%** entre les communes et Nîmes

**DOCUMENT 3 :**

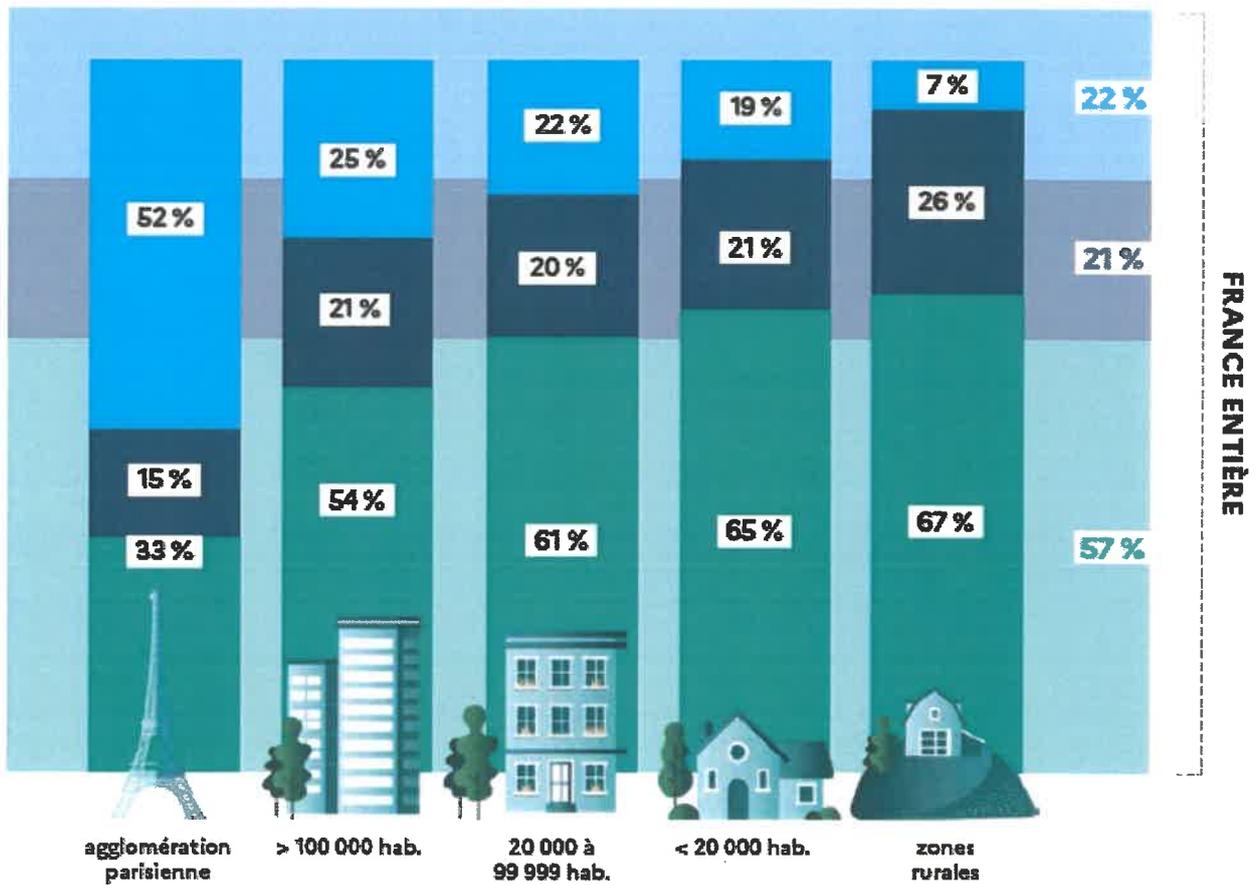
**Développement d'une mobilité durable**

**Modes de transport** **Moyen de transport utilisé pour se rendre sur son lieu de travail ou d'enseignement (2016)**

57 % des trajets domicile-travail/études sont effectués exclusivement en voiture ou en deux-roues motorisés.

Le mode de déplacement utilisé varie fortement selon le lieu de résidence, l'offre de transports en commun - liée à la densité du tissu urbain - et les aménagements cyclables.

- Marche, vélo et/ou transports en commun
- Autre
- Véhicule motorisé (hors transport en commun)



Source : CGDD/SDES, enquête sur les pratiques environnementales des ménages, 2016

## Mobilité

# Les pistes cyclables temporaires parties pour durer

Peu de « coronapistes » ont finalement été supprimées. L'enjeu est désormais de les pérenniser.

**S**'il n'y avait pas le masque, on pourrait le considérer comme l'objet de l'année 2020. En quelques mois, le vélo a changé de statut. Boutiques dévalisées, réparateurs débordés, aménagements cyclables multipliés. A la baguette, les collectivités ont déployé 600 kilomètres de ce que l'on a baptisé « les coronapistes ». Un chiffre qui devrait bientôt atteindre 1 000 kilomètres, si l'on considère toutes les opérations en projet.

« Il y a eu des précurseurs, telles Montpellier ou Toulouse, et d'autres qui ont préféré prendre leur temps, comme Paris et Lyon, mais aucune ville n'est réellement passée à côté », constate Thomas Jouannot, directeur de projets modes actifs du Cerema (l'établissement public a joué un rôle essentiel dans la diffusion des bonnes pratiques lors du déconfinement). Plus étonnant encore, les aménagements conçus dans l'urgence semblent désormais bien installés dans le paysage urbain. « La vocation des pistes était la réversibilité. On ne s'attendait pas à ce qu'autant restent en place », poursuit-il.

### PARTAGE DE LA VOIRIE

De Marseille au Val-d'Oise, les exemples de coronapistes effacés en quelques jours ne manquent certes pas. Ici, pour éviter des dommages collatéraux électoraux avant le deuxième tour des municipales. Là,



Dans certaines villes, les associations estiment qu'il faudra doubler les pistes, effectuer des aménagements durables, sécuriser des carrefours...

pour empêcher une polémique capable de déchirer une majorité. Les tensions restent d'actualité sur certains territoires, par exemple parce que des métropoles et leurs communes sont en désaccord sur le partage de la voirie. Mais gare à ne pas se focaliser sur ces démontages. Les observateurs s'accordent à

débats ont été tranchés par une fréquentation qui a explosé du fait, notamment, de la désaffection des transports en commun. A Paris (2,19 millions d'hab.), elle a crû de 70%.

« La grande nouveauté, c'est que la tendance ne concerne pas que les centres-villes. Il y a une envolée de la pratique du



**« La tendance ne concerne pas que les centres-villes. Il y a une envolée de la pratique du vélo dans le périurbain et le rural. »**

Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables

dire qu'ils représentent moins de 10% des pistes créées.

Et encore y a-t-il dans le lot des aménagements qui ont finalement été déplacés (comme à Nice ou Cagnes-sur-Mer) ou dont la suppression s'est imposée comme une évidence car ils étaient peu utilisés, tandis que les voitures, elles, sont revenues. En grande majorité, les

vélo dans le périurbain et le rural, se félicite Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables. Des élus de communes sans compétence « voirie » nous ont par exemple appelés pour savoir comment créer des pistes ». Illustration à Saint-Quay-Perros, dans les Côtes-d'Armor (1300 hab.) où le maire a eu l'intuition avant l'été

que le fait d'enfourcher son vélo pour faire quelques kilomètres entre son domicile et son travail pouvait devenir une habitude pour beaucoup. « Ça bouillonnait, estime Pierre Serne. Et, contre toute attente, la France est le pays qui a fait le plus d'efforts pour le vélo ».

### BANDES JAUNES

La question est désormais celle de la pérennisation des aménagements qu'il faudra, là encore, aborder sans dogmatisme. « Parfois, ce n'est pas mûr. L'aménagement n'est pas la seule condition pour qu'il y ait des cyclistes. On peut faire un retour en arrière et travailler sur d'autres axes, tel le stationnement, puis y revenir », estime Thomas Jouannot. Parfois, il faudra redoubler d'efforts car les pistes sont déjà saturées. Et surtout, remplacer les bandes jaunes et les plots en béton par des aménagements pérennes...

Le tout en écoutant les critiques des associations de cyclistes, dont l'expertise est essentielle pour savoir quel carrefour sécuriser ou quelle piste s'arrête trop abruptement. A Paris, où la maire (PS), Anne Hidalgo, a annoncé que la quasi-totalité des pistes allaient devenir permanentes, « on prendra le temps de l'observation pour savoir s'il ne faut pas déplacer une zone de livraison ou revoir un arrêt de bus avant de réaliser les travaux, témoigne Charlotte Guth, cheffe de la mission « aménagements cyclables » de la ville. Nous devons aussi créer de nouvelles pistes provisoires car le besoin existe et la crise n'est pas derrière nous ».

Olivier Descamps

## MOBILITÉ

# Jusqu'à 400 € d'aide de la Région pour l'achat d'un vélo électrique

Depuis 2019, l'éco-chèque mobilité développé par la Région a permis l'achat de près de 3 700 vélos à assistance électrique (VAE).

Pour les trajets domicile-travail, la Région vient de mettre en place le « bonus forfait mobilité durable ». Il offre aux salariés une aide allant jusqu'à 400 € pour l'achat d'un vélo électrique et jusqu'à 240 € pour un vélo classique, sur présentation d'un justificatif fourni par l'employeur. Pour les autres trajets, le coup de pouce de la Région pour l'achat d'un vélo à assistance électrique a été renforcé : l'éco-chèque mobilité

passé de 100 à 200 €, auxquels s'ajoutent 50 € d'aide à l'achat de matériel de sécurité pour les personnes non imposables. Cette offre reste cumulable avec celle de l'État et s'adresse à toute personne majeure non imposable ou dont le quotient familial est inférieur ou égal à 27 519 €.

**Soutien au commerce local**  
Pour bénéficier de ces aides, il est indispensable d'acheter son vélo auprès d'un commerçant basé en Occitanie, facture à l'appui.



**COMMENT CALCULER SON QUOTIENT FAMILIAL ?**

Il suffit de diviser le revenu imposable par le nombre de parts du foyer, ces deux informations figurant sur l'avis d'imposition.

## Covid : une association pour qu'on n'oublie pas les victimes

L'association des victimes du Covid 19 a été créée pour que les personnes décédées du virus et celles qui ont succombé durant la pandémie d'une autre maladie ne tombent pas dans l'oubli. « Quelles ne soient pas réduites à une tragique statistique », explique Lionel Petitpas, son fondateur. L'association réclame une journée de deuil national. Une reconnaissance de la Nation pour toutes ces victimes qui ont payé de leur vie et pour leurs familles.

→ Plus d'infos sur la page Facebook de l'association : @victimesducovid19

## TRANSPORTS

## Succès populaire pour le train à 1 euro

L'Occitanie est la seule région de France à avoir enregistré une fréquentation positive de ses trains régionaux durant l'été.

Au début de l'été, la Région a décidé de proposer aux voyageurs 1 million de billets à 1 € entre juin et septembre. Cette mesure venait soutenir le pouvoir d'achat des familles et l'activité des professionnels du tourisme. Véritable succès populaire, cette offre a dépassé toutes les attentes, avec près de 1,2 million de billets à 1 € vendus, dont 63 % à des jeunes de moins de 26 ans. Grâce à cette opération, la Région a vu la fréquentation de ses trains régionaux augmenter de 13 % par rapport à l'été 2019, alors que l'évolution moyenne au niveau national est de - 25 %.

→ Plus d'infos : <https://lio.laregion.fr/Train-10-les-tarifs-evoluent-pour-cette-rentree>

