

CONCOURS DE TECHNICIEN 2022

EXTERNE

**SPÉCIALITÉ
INFRASTRUCTURES »**

« RÉSEAUX,

VOIRIE,

ÉPREUVE DE QUESTIONS

NOTE OBTENUE : 14.63 / 20

Question 2

- a) Les différents principes d'une borne de recharge sur lampadaire sont dans un premier temps de proposer un service de recharge électrique sur des candélabres en agglomération. Ensuite, de pouvoir utiliser une infrastructure électrique émanant de l'éclairage public déjà existante. De plus, de pouvoir recharger sa voiture sur des espaces publics souvent contraignants. Pour terminer, de pouvoir recharger son véhicule électrique la nuit.

Ces différents principes ont fait l'objet de validation de documents réglementaires et techniques. Le tableau ci-après illustrera les différents avantages de ce type de déploiement.

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> - Système complémentaire aux bornes de recharge classiques - Permet de limiter l'emprise des dispositifs sur le domaine public - Permet d'utiliser une infrastructure déjà existante en termes de parc d'éclairage public - Limiter les travaux en génie-civil - Prend peu de place en site urbain - Service dématérialisé 	<ul style="list-style-type: none"> - Vigilance sur la puissance des infrastructures existantes - Difficultés d'implantation sur le terrain vis-à-vis du stationnement - Un partenariat avec de nombreux acteurs et partenaires - Bien définir les modalités contractuelles en gestion et déploiement

- b) Pour déployer ce type de dispositif sur un territoire, il est possible de combiner plusieurs types de leviers à savoir :
- 1- S'associer avec un partenariat public-privé
 - 2- Rédiger une convention entre Fédération Départemental d'Énergie et une structure publique et privée

- 3- Réaliser sur les territoires volontaires des expérimentations et essais
- 4- S'assurer des pouvoirs de police des élus émanant de leur compétence
- 5- Proposer aux administrés ou personnels soignants des avantages et mise à disposition

Question 1

- a) La viabilité hivernale définit une période hivernale souvent comprise entre novembre et février de l'année suivante. La viabilité hivernale permet une gestion des déplacements pendulaires en période hivernale afin que les usagers puissent se déplacer en fonction de leurs nécessités. La viabilité hivernale assure également des moyens humains et matériels recensés en amont des épisodes météorologiques neigeux et de froid.

La viabilité hivernale est un sujet au Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH) donc l'objectif principal est de coordonner l'ensemble des actions et décisions avec les différents acteurs du territoire. Ce document est accepté et voté par les élus des territoires. Ce document général s'appuie sur le plan de déplacement urbain et sur le plan d'exploitation de la viabilité hivernale.

De plus, la viabilité hivernale est liée à un plan d'exploitation propre à chaque service, entité, car il dépend de l'organisation des structures sur le territoire. Ce document décrit les moyens humains, matériels et administratifs de type contrainte ainsi que les procédures et actions qui devront être menées en cas d'intervention.

Pour terminer, elle comprend aussi des enjeux de communication et de stratégie pour satisfaire les déplacements de l'utilisateur depuis leur lieu d'habitation à leur travail.

- b) Collectivité : communauté d'agglomération le 14 avril 2022

À l'attention de M. Le Directeur

Objet : Réalisation d'une note en période de VH

M. Le Directeur, suite à votre demande concernant le fait de pouvoir intervenir en cas de situations d'urgences, veuillez trouver ci-joint une note permettant de réagir rapidement en amont d'épisodes prévisibles.

La note se présente sous la forme d'actions possibles et envisageables :

- 1- définir des modalités d'astreintes avec les agents
- 2- réalisation d'un inventaire du matériel nécessaire en cas d'interventions (sel, lame, tracteur, chasse-neige manuel, ...)
- 3- mise en place d'une réunion par semaine lors de la VH afin de définir les priorités d'intervention
- 4- se coordonner et échanger avec le PC Route ou le PC Neige
- 5- Optimiser la surveillance des routes entre les différents gestionnaires
- 6- utilisation d'une station météo permettant d'anticiper des épisodes imprévisibles
- 7- réactualiser les fiches pratiques ainsi que le tableau de niveau de service lié à la hiérarchisation des réseaux
- 8- mutualiser des agents avec les autres services de la collectivité (espaces verts, bâtiment)
- 9- partage de l'information aux administrés en communiquant sur les risques de se déplacer sur une chaussée glissante.

Question 3

- a) Le projet de la ville de M est de pouvoir requalifier le centre-ville de cette commune puisque celle-ci se situe à l'échelle d'un carrefour à forte circulation.
La requalification du centre-ville se traduit à travers un projet global en terme d'espaces publics, de déplacements, de circulations et d'aménagement de la voirie. À l'intérieur de ce projet, la municipalité souhaite faire adhérer et échanger les habitants sous la forme de concertation, élément primordial. Ce projet comportera plusieurs phases en terme de travaux, d'études et de financement.

Ce projet définit également une procédure bien cadrée avec l'assistance d'une maîtrise d'ouvrage par le biais d'un contrat en vue d'une consultation avec un maître d'œuvre.

Les différents enjeux de cette requalification du centre-ville sont listés ci-dessous :

- gestion des flux de circulation
- gestion du stationnement
- requalification de l'espace public
- modes doux de déplacements, mobilités douces
- réduction de la voiture en ville
- maintien du commerce de proximité
- amélioration du cadre de vie des administrés
- s'appuyer sur la voie verte existante en terme de mobilité douce
- développer un centre-ville entendu « au sens large »
- conserver une attractivité de centre-ville en optant pour une vision d'avenir et cohérente pour le territoire et respectueux de l'intérêt général.

- b) À l'appui des conclusions des études menées depuis 2015, les objectifs de cette délibération sont de valider le lancement du projet de requalification du centre-ville par le conseil municipal et dans un autre temps d'autoriser M. Le Maire à contribuer à sa mise en œuvre en prenant toutes les mesures nécessaires.

Le stade d'avancement du projet fait qu'aujourd'hui, l'assistance à la maîtrise d'ouvrage est identifiée. Une consultation pour attribuer un maître d'œuvre reste à réaliser afin de réaliser les différentes missions liées à la MOP (réalisation AVP, PRO, dossier et consultation des entreprises (DCE) et le suivi des travaux pour la tranche ferme et conditionnelle).

- c) Ce dispositif de pilotage opérationnel que propose le rapport est un dispositif lié à la loi MOP. Cette loi permet à un maître d'ouvrage public de confier des missions de maîtrise d'œuvre à un patrimoine privé.

En tant que technicien territorial, en charge de cette opération au sein des services de la ville, la conduite de x projet se déclinerait en plusieurs phases :

- 1-Réalisation d'un diagnostic du centre-ville
- 2-Proposition de concertation avec les habitants, maîtrise d'œuvre et élus sur différentes thématiques (voie verte, stationnement, déplacement doux, îlots de chaleurs, ...)
- 3-Proposition d'aménagement du centre-ville
- 4-Travail avec les différents services de la collectivité dont nous avons les compétences
- 5-Échange et communication avec les gestionnaires et concessionnaires
- 6-Être référent au sein de la maîtrise d'ouvrage
- 7-Communiquer et diffuser le projet aux habitants
- 8-Réaliser un retour d'expérience sur ce type d'actions, prestations et collaborations

- d) La Région subventionnant l'ensemble des travaux, après réception des factures justifiant la dépense, la collectivité peut espérer toucher pour la 1^{ère} phase opérationnelle 1.400.000,00 € HT des travaux et une partie de 112.000,00 HT si les aléas sont liés aux travaux. Pour la deuxième phase « tranche conditionnelle », la commune peut espérer récupérer : 2.100.000,00 € HT et éventuellement 168.000,00 € HT si les aléas portent sur les travaux.

Question 4

- a) Un schéma d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation du patrimoine routier se définit dans la façon d'harmoniser, de fédérer et d'homogénéiser les pratiques et besoins sur le volet routier, chaussée. Il permet également de définir, encadrer, clarifier les axes d'orientation, de priorités et évolutions qui les dirigent comme par exemple un plan pluriannuel d'investissement (PPI).

Son objectif est de pouvoir avoir une bonne lisibilité et clarté sur les actions techniques et quotidiennes à mener. Et également offrir un meilleur niveau de services à l'utilisateur du réseau.

- b) Les composants d'un tel schéma s'articule autour de six orientations à savoir :
- Organiser les connaissances du patrimoine
 - Intégrer l'objectif de développement durable
 - Assurer la sécurité sur les routes
 - Garantir la pérennité du patrimoine
 - Maîtrise les dépenses
 - Assurer une desserte des pôles d'activités, établissement scolaire et lieux de vie dans de bonnes conditions.

Ces six orientations se déclinent en cinq axes :

- L'information
- la connaissance du patrimoine
- la préservation des ressources et des milieux
- le périmètre et l'usage du domaine public
- les niveaux de service