



Centre de Gestion



CENTRE DE GESTION
LA CROIXE

CDG 24



CD 40
CENTRE DE GESTION

CDG 47



86
CENTRE DE
GESTION

cdg
Centre de Gestion

EXAMEN PROFESSIONNEL
D'ADJOINT ADMINISTRATIF PRINCIPAL DE 2^{ème} CLASSE
AU TITRE DE L'AVANCEMENT DE GRADE
SESSION 2021

ÉPREUVE ÉCRITE :

Épreuve 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 : 1 heure 30

Coefficient : 2

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie 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 nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou 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.
- Les questions pourront être traitées dans un ordre indifférent, sous réserve de reporter nettement le numéro de la question sur la copie d'examen.
- Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce document comprend 9 pages (y compris celle-ci)

Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqué

S'il est incomplet, en avertir le surveillant

Vous répondrez aux questions suivantes :

Question 1 (7 points)

A partir du document 1 :

- 1. Expliquer, en quelques lignes, en quoi consiste la dématérialisation des échanges entre l'État et les collectivités.**
- 2. Mettre sous forme de tableau, les résultats évoqués dans l'enquête pour les outils suivants : @ctes et REU.**
- 3. Que faut-il pour améliorer l'efficacité des dématérialisations des échanges entre l'État et les collectivités ?**

Question 2 (5 points)

A partir du document 2 :

- 1. Établir, en quelques lignes, le bilan fait par la Présidente de Nantes Métropole sur les métropoles.**
- 2. Expliciter les notions suivantes :**
 - a. « résilience »**
 - b. « mettre en avant les différences territoriales pour valoriser et encourager les complémentarités territoriales »**
- 3. Quels sont les défis que doivent relever les métropoles aujourd'hui ?**

Question 3 (8 points)

A partir du document 3 :

- 1. Préciser, en quelques lignes, en quoi consiste et qu'apporte le passage d'un droit au transport à un droit à la mobilité ?**
- 2. Quelles sont les collectivités disposant de la compétence mobilité ? (détailler et préciser votre réponse)**
- 3. Définir, expliciter les notions suivantes :**
 - a. Gouvernance**
 - b. Intermodalité**
- 4. Après les avoir définis, vous préciserez ce qu'apportent les contrats opérationnels de mobilité.**

DÉMATÉRIALISATION

Dématérialisation : pourquoi les collectivités ont besoin d'un meilleur suivi

La Gazette.fr | Baptiste Cessieux | Actu experts finances | France |
Publié le 22/01/2021

Une enquête menée par la fédération des opérateurs publics de services numériques (Déclic) révèle le ressenti des collectivités face à 4 services dématérialisés de l'État : @ctes, Payfip, TotEM et le répertoire électoral unique.

Connaissez-vous le sigle DLNUF ? Grand principe de la dématérialisation des actes administratifs, ce « dites-le nous une fois » reste méconnu des collectivités. Une enquête menée par Déclic et publiée cette semaine révèle en effet qu'une grande majorité des 838 collectivités interrogées ne le connaissent tout simplement pas.

Mettre en place un suivi

Interrogés sur quatre outils mis à disposition par l'État (@cte, Payfip, TotEM et REU, plus des trois quarts des agents et élus interrogés étaient bien en peine pour répondre si, oui ou non, ces outils respectent la procédure DLNUF.

« Nous espérons que cette enquête va pousser l'État à écouter et accompagner les collectivités sur la dématérialisation des démarches », explique Emmanuel Vivé, président de la fédération des opérateurs publics de services numérique (Déclic).

« Lorsque le ministère de la transformation et de la fonction publique a choisi de suivre la dématérialisation des 200 actes administratifs les plus utilisés par les Français, un suivi a été mis en place pour connaître l'avis des utilisateurs, donc des citoyens. Ce suivi n'existe pas pour les outils mis en place par l'État pour les collectivités locales et c'est pour cela que nous avons voulu lancer cette enquête ».

Diffuser l'information

Les réponses à cette enquête montrent que les collectivités interrogées connaissent et utilisent @ctes et le répertoire électoral unique.

@ctes, l'outil de dématérialisation des échanges liée aux contrôles de légalité et de budget, remporte l'estime des utilisateurs. L'immense majorité des répondants pensent maîtriser cet outil (95%). Deux tiers d'entre eux trouvent que l'application simplifie leur travail et permet des économies.

Ce plébiscite n'est pas partagé s'agissant des trois autres applications de l'État mises au banc d'essai. Ainsi, seulement la moitié des sondés pensent que le REU est une source d'économie (47%). La majorité des collectivités interrogées estime tout de même que l'outil est maîtrisé (84%) et qu'il simplifie leurs tâches (68 %).

TotEM, l'application de télétransmission des documents budgétaires en préfecture est également perçue comme source d'économies (53%) et de simplification (55%), mais elle semble aussi moins utilisée. Environ un tiers des collectivités interrogées n'ont répondu à aucune des questions sur cette application.

Enfin, Payfip, l'offre permettant aux administrés de faire des paiements administratifs par carte bancaire ou prélèvement semble, peu connue des collectivités interrogées. Les deux tiers d'entre elles ne se prononcent pas sur cette procédure.

« Renforcer la concertation »

Gageons qu'avec ce type d'enquête, les services de l'État cibleront les outils dédiés aux collectivités qui nécessitent un meilleur accompagnement. « Pour cela il faut renforcer la concertation », pense Emmanuel Vivé. « Et la concertation passe par l'écoute. Quand nous avons lancé cette enquête, tout le monde a trouvé cela intéressant, mais cela n'avait jamais été fait. Certains services de l'État se sont même étonnés d'une telle démarche, puisque les collectivités ont de toute façon des obligations légales sur ces sujets ».

Ces obligations des collectivités, régulièrement outrepassées sur les sujets numériques, ne suffisent pas à mettre en place des pratiques. Il faut pour cela de l'accompagnement, une ergonomie et des retours d'utilisateurs. Des démarches qui sont justement mises en place sur la dématérialisation à destination des citoyens.

DOCUMENT 2

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le processus de métropolisation en cours de réinvention

La Gazette.fr | Sophie Le Renard | France | Publié le 22/01/2021

Ministres, élus et chercheurs étaient appelés à réfléchir aux évolutions des métropoles lors d'un colloque intitulé « Pour des métropoles résilientes, métropoles en transitions cherchent trajectoires territoriales » les 21 et 22 janvier. Une façon de revisiter le modèle métropolitain après la crise sanitaire.

« En un peu plus de dix ans, les métropoles, moteurs de croissance et de compétitivité, ont vu leur existence et leur importance affirmées par une série de lois – Grand Paris en 2010, MAPTAM en 2014 et plus encore NOTRe en 2015 -, une évolution destinée à toujours mieux les insérer dans la compétition économique mondiale. Puis la décennie s'est achevée dans un climat de dénonciation des métropoles parfois violent, dans le contexte d'une crise sanitaire inédite. Je pense qu'il est temps de revenir à des échanges apaisés, nourris par les contributions des meilleurs chercheurs sur ce sujet : la journée d'aujourd'hui en est l'occasion » considérait Jacqueline Gourault, ministre de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales en ouverture du colloque intitulé « Pour des métropoles résilientes ».

Ce temps d'échange était organisé les 21 et 22 janvier à l'Assemblée nationale, par la Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines (POPSU) et le Plan urbanisme construction architecture (PUCA).

Trajectoires métropolitaines et des transitions territoriales

L'objectif était de croiser les regards des élus et des chercheurs sur les trajectoires de métropoles françaises. La crise sanitaire a conduit à revisiter les modèles métropolitains autour du prisme de la résilience. Comment reconstruire un récit autour des trajectoires métropolitaines et des transitions territoriales ? Bien loin de la vision triomphante du « tout métropole » il s'agissait de s'interroger sur les liens qu'elles tissent avec les autres territoires.

« Elles sont le maillon – certes majeur – d'une chaîne territoriale beaucoup plus large, qui tisse des milliers de liens de complémentarités entre les territoires – ce que France Urbaine nomme à juste titre « l'alliance des territoires » » a rappelé Jacqueline Gourault. Elle a ensuite décliné le rôle que jouent les métropoles en termes de cohésion, de « lutte contre toutes les assignations à résidence, qu'elles soient économiques, sociales ou symboliques. » pour enfin mettre en avant « la différenciation territoriale pour encourager et valoriser ces complémentarités territoriales. »

La question du changement du processus de métropolisation étant posée, les présidents des métropoles de Strasbourg, Rouen, Nantes, Toulouse ont insisté sur le fait que la ville centre ne devait pas concentrer tous les pouvoirs. « Le fondement c'est l'intercommunalité, c'est-à-dire la solidarité qui doit se créer entre la grande ville et les autres communes. Les métropoles doivent être innovantes. » a considéré, Jean-Luc Moudenc, président de Toulouse Métropole et maire de Toulouse.

Alliance des territoires pour transformation écologique

Johanna Rolland, présidente de Nantes Métropole a souhaité mettre en perspective quelques données. « Les métropoles représentent 80% des emplois nets créés, une capacité importante d'investissement, un bouillonnement de culture mais c'est aussi 60% de la production gaz à effet de serre. Il faut une alliance des territoires pour une transformation écologique », a-t-elle martelé.

Tous ces élus ont considéré que les métropoles devaient être le moteur impératif de la transition écologique notamment sur les questions énergétiques. « À Strasbourg, nous avons mis en place un réseau de chaleur franco-allemand basé sur des énergies renouvelables. Il faut expérimenter au plus proche puis monter en généralité », a expliqué Pia Imps, présidente de l'eurométropole de Strasbourg.

Dans son intervention Rob Hopkins, fondateur des Villes en transition, a mis en avant l'importance de l'imagination des villes et de leurs habitants face à l'urgence climatique, à la crise sanitaire et à ses conséquences sociales. « Il faut un changement culturel qui doit s'appuyer sur l'imagination. Et il faut créer les bonnes conditions de cette imagination. » Pour lui, la crise sanitaire est le point de bascule pour reconstruire les systèmes d'alimentation, de distribution privilégiant les approches locales ou encore de construction de logements.

« Une gouvernance des communs doit se mettre en place »

La philosophe Cynthia Fleury est venue clore la première journée de ce colloque, en mettant en perspective la notion de résilience à l'épreuve de la crise que nous traversons. L'année 2020 est pour elle la véritable entrée dans le 21ème siècle car nous avons fait l'expérience de la faillite et de la vulnérabilité systémique. « Les villes constituent des expériences de la modernité, on ne peut faire sans elles mais il faut faire autrement. Il faut inventer cette ville providence comme si elle était une sorte de mini état-providence. Mais pas la providence du 20ème siècle, sans limites. Nous avons besoin d'une providence beaucoup plus consciente des limites biosphériques. Une gouvernance des communs doit se mettre en place, ce sera une gouvernance résiliente. Résiliente parce qu'elle s'intéresse à la solidarité dite écologique. Dans cette solidarité écologique il y a toujours les communautés humaines, des interactions très fines de création et de réciprocité naturelle. Cette notion charrie une nouvelle charte de pratiques des nouveaux manifestes d'architecture urbaine comme les trames vertes et bleues, les mobilités douces... La résilience est compatible avec l'Etat de droit. »

Document 3

TRANSPORTS

LOM : tout savoir sur la nouvelle compétence mobilité

La Gazette.fr | Nathalie Levray | Actu juridique | Analyses juridiques |
Dossiers juridiques | France | Publié le 25/03/2020

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 réorganise la compétence « mobilité » au 1er juillet 2021. La Gazette fait le point en 5 mots-clés.

Des réponses sont apportées par la loi d'orientation des mobilités [2] (LOM) aux besoins de déplacements dans les zones caractérisées par un habitat dispersé, de faibles densités de population hors les centres-bourgs, des bassins d'emplois vastes, un taux réduit en équipements et de longues distances pour accéder aux services et aux réseaux de transports collectifs.

Droit à la mobilité

Le droit au transport est requalifié en droit à la mobilité. Les politiques territoriales ne se limitent plus au réseau de transports collectifs, aux déplacements et aux infrastructures.

Elles conçoivent une mobilité « à la carte » qui assure le maillage des territoires peu denses et organisent les services les plus adaptés aux spécificités locales, en tenant compte des contraintes propres à chaque individu pour lui permettre de réaliser des activités, notamment économiques (C. transp., art. L.1111-1 et suiv.).

Compétence

A compter du 1er juillet 2021, 100 % du territoire national est couvert par une autorité organisatrice des mobilités (AOM) et la compétence « mobilité » s'exerce de façon privilégiée à l'échelle intercommunale. Les communautés de communes deviennent AOM sur transfert de la compétence par leurs communes membres par délibération prise avant le 31 décembre 2020.

A défaut, la compétence revient à la région qui développe des services locaux de mobilité. Le couple intercommunalité-région est renforcé et un schéma de gouvernance permet l'exercice de la compétence par l'une ou l'autre collectivité. Les communes et les syndicats intercommunaux à vocation unique ne sont plus AOM après cette date, sauf îles monocommunes (hors établissement public de coopération intercommunale [EPCI]).

Les syndicats mixtes et les pôles d'équilibre territorial et rural sont AOM si les EPCI membres leur transfèrent la compétence. La compétence d'AOM exercée par la région revient à un syndicat mixte en cas de création ou d'extension de celui-ci. Les communautés d'agglomération, et urbaines, les métropoles, certains syndicats mixtes et communautés de communes, AOM avant la LOM le demeurent (C. transp., art. L.1231-1).

Action commune

La région organise, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des AOM, sur la base d'une cartographie des bassins de mobilité. Le territoire d'un EPCI ne peut pas être divisé entre plusieurs bassins, sauf délibération de l'établissement concerné. Selon les flux de mobilité existant entre plusieurs régions, un bassin interrégional peut être défini et ajouté à la cartographie de chaque région concernée.

Un contrat opérationnel de mobilité, conclu pour une durée librement fixée entre tous les acteurs intéressés (entreprises, usagers, élus locaux, gestionnaires de gares et de pôles d'échanges) est élaboré à l'échelle du bassin.

Il prévoit notamment les différentes formes de mobilité et l'intermodalité (desserte, horaires, tarification, information, accueil, points de vente), la création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires, les modalités de gestion des situations dégradées pour assurer la continuité du service aux usagers (C. transp., art. L.1215-1, L.1215-2).

Alternatives

Dans les zones peu denses, les AOM recourent à une palette d'outils alternatifs à la voiture individuelle autour des mobilités actives, partagées, ou de transport organisé à la demande des usagers, notamment le rabattement des voyageurs vers les pôles multimodaux, l'organisation du covoiturage et de l'auto-stop, des mesures et aménagements favorisant la pratique du vélo.

L'AOM crée les services d'information sur l'offre de mobilité ou intègre l'un des services d'information existants au sein d'une région ou d'une métropole, ou vérifie un tel service fourni par une autre personne, entité privée, publique ou associative.

Elle aménage un système de billettique basique intégrant l'ensemble des modes de transports publics à l'échelle d'un territoire offrant la possibilité de réaliser un trajet porte-à-porte avec un seul titre de transport (C. transp., art. L.1115-1 et suiv., L.1115-9 et suiv., L.1231-1-1, L.1231-3, L.1231-14 et suiv.).

Mobilité solidaire

La région, les AOM, le département et les organismes concourant au service public de l'emploi coordonnent leur action en faveur de la mobilité solidaire.

Ils élaborent et mettent en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité, un plan d'action commun pluriannuel à destination des publics en difficulté ou résidant dans des secteurs mal desservis, comprenant des aides individuelles à la mobilité à caractère social (apprentissage du vélo, microcrédit, achat d'un deux-roues, passage ou remise à niveau du permis de conduire, garage solidaire, etc.). (C. transp., art. L.1215-3).

REFERENCES

Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (art. 8, 11, 15, 18, 19, 25).