

CONCOURS EXTERNE

Pour l'accès au corps des

POLICIER.ÈRE MUNICIPALE

**Agent.e.s de Police Municipale de
PARIS**

Ouvert à partir du 15 janvier 2024 pour 225 postes

Compréhension et Explication de Texte : Réponse, à partir d'un texte remis aux candidat.e.s à des questions sur la compréhension du texte et l'explication d'une ou plusieurs expressions figurant dans le texte.

Coefficient 2 – durée 1h

Il sera tenu compte de la présentation, de la syntaxe et de l'orthographe.

A LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- Vos noms, prénom et numéro de table sont à écrire uniquement dans la réserve à cet effet en tête de copie.
Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou nom fictif, ni votre numéro de table, ni signature ou paraphe.
- Aucune référence (nom de service, nom de personne, numéro de téléphone, adresse de service...), autre que celles figurant le cas échéant sur le sujet ou dans le dossier, ne doit figurer dans le corps (ou dans le timbre) de votre copie sous peine d'exclusion du concours.
- Les feuilles de brouillon, les pages de sujets, ne sont, en aucun cas, prises en compte.

Le sujet comporte 6 pages y compris celle-ci, Il appartient au.à la candidat.e de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqués.

Vitesse, confort, sécurité... les atouts des voies rapides pour les cyclistes

Publié le 04/09/2023 • Par [Olivier Descamps](#) • dans : [A la Une acteurs du sport](#), [Actu expert acteurs du sport](#), [actus experts technique](#), [Innovations et Territoires](#), [Régions](#)

- 1 Les pistes cyclables sont souvent engorgées et inadaptées aux longs trajets, ce qui pousse les grandes villes à créer des artères plus structurantes. Pas besoin de réinventer la route, la conception de ces voies peut être comparée à l'exercice préalable à la naissance des lignes de bus à haut niveau de service.



- 5- Le boom du vélo fait grincer quelques dents. Chez les automobilistes, tenus de partager la voirie. Chez les piétons, qui ont l'habitude de s'orienter au son des moteurs. Et chez les cyclistes eux-mêmes, qui subissent tout autant la cohabitation forcée avec leurs congénères. Certaines pistes deviennent trop étroites et, avec le nombre, plus question de miser sur des pratiques à la frontière du légal mais plus ou moins tolérées quand les cyclistes se comptaient sur les doigts de la main.
- 10- Pour le bien de tous, les villes ont désormais besoin d'infrastructures cyclables adaptées, y compris de voies rapides. Avec l'essor des vélos à assistance électrique, les cyclistes sont de plus en plus demandeurs d'itinéraires balisés qui leur permettent de se déplacer sur 5, 10 ou 20 kilomètres.

Impératifs techniques

- 14- Si l'on a, un temps, parlé d'« autoroutes à vélos », l'appellation est critiquée. « On ne cherche pas absolument la vitesse, souligne Thomas Jouannot, directeur de projet "modes actifs" au Cerema. Plutôt une bonne qualité des aménagements. Et donc une efficacité dans les déplacements. » Pour qu'une infrastructure soit utilisée, la première condition est de la placer au bon endroit, ce qui demande des calculs, l'avis des usagers et « une intuition politique qui reste

essentielle, insiste Thomas Jouannot. L'approche technique et rationnelle ne permet pas de tout anticiper ».

Le député vélo » propose 10 pistes pour renforcer la filière en France [1]

- 21- Viennent ensuite les impératifs techniques, comme la possibilité offerte aux usagers de doubler les cyclistes moins rapides, de rouler à deux de front, voire davantage. « Il faut compter une largeur minimale de 3,5 à 4 mètres pour accueillir des milliers de cyclistes par jour et, au passage, les gros gabarits », poursuit-il : les vélos-cargos et les parents avec remorque, par exemple. Pour eux, en particulier, il est tout aussi essentiel de respecter des rayons de courbures « comme on le fait déjà pour les routes pour véhicules motorisés », insiste le représentant du Cerema.

Théorie et pratique

- 27- Les objectifs sont multiples : la vitesse, le confort, mais aussi la sécurité. Une voie rapide se doit donc d'être séparée du trafic routier et des zones piétonnes... avec un revêtement adapté au vélo et un code couleur identifiable au premier regard, comme le jaune dans la métropole grenobloise (lire ci-dessous [2]).
- 31- Bien sûr, « il y a la théorie et la pratique », reconnaît Guillaume Porcher, chargé de mission à Rennes métropole (43 communes, 457 400 hab.). Quand l'espace est trop contraint, les collectivités sont tenues de prendre quelques libertés avec les règles définies par le Cerema. Ou de les mettre en application progressivement, voire de tâtonner. Attention à ces temps de transition durant lesquels le cycliste peut se perdre au milieu d'injonctions contradictoires. La gestion des intersections est un autre point clé... avec, là encore, un nécessaire pragmatisme. « Quand deux voies pour automobiles et pour vélos sont contiguës, on essaie d'avoir le même régime de priorité », témoigne Guillaume Porcher.
- 39- Tout dépend cependant d'autres paramètres, comme le trafic ou la visibilité. Sur une voie peu fréquentée et sans en faire une règle générale, il est parfois plus évident de demander à un vélo qui a une bonne visibilité de céder le passage. En zone dense, on a en revanche besoin de carrefours à feux pour réguler le trafic. Ou d'ouvrages d'art qui permettront en outre d'assurer la continuité de la voie rapide. « Nous allons en concevoir une vingtaine pour passer sous une voie de chemin de fer ou sur un canal », explique Alain Jund. Sur le mandat, l'eurométropole de Strasbourg (33 communes, 505 000 hab.), dont il est vice-président chargé des mobilités, va dépenser 100 millions d'euros pour son réseau express vélo.

Bisbilles politiques

- 47- Pour faire les bons choix, son homologue à la région Ile-de-France (12,3 millions d'hab.), - Stéphane Beaudet, tient à s'appuyer sur les usagers eux-mêmes. Souhaitant créer trois lignes de « RER à vélo » d'ici les JO de 2024, il reconnaît que promouvoir ce type de réseaux « n'est pas une idée des élus, mais une initiative du collectif d'associations Vélo Ile-de-France, qui a émergé lors de l'élaboration du Plan vélo de 2016 et pris de la consistance à l'issue du confinement de 2020. Transformer l'essai demande une bonne coordination entre les communes d'une même aggro. Malgré les bisbilles politiques et des choix d'aménagement pas forcément compatibles ! »

- 55- C'est là que la région entre en jeu en finançant des études, voire des investissements, quand les collectivités portent des plans vélo ambitieux, avec sécurisation, jalonnement, stationnement, équipements de type stations de gonflage, ateliers de réparation... Sans parler des politiques d'entretien, de nettoyage, de déneigement. L'heure n'est plus au financement de trottoirs sur lesquels on dessine quelques vélos pour dire que.

Un territoire pionnier des déplacements à haut niveau de service



Sylvain Laval, vice-président de Grenoble Alpes métropole (49 communes, 446 600 hab., Isère), chargé des mobilités douces et président du Smmag (syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise)

- 60- Ville plate située en fond de vallée glaciaire, population sportive et relativement jeune... C'est sans surprise que, depuis plusieurs années, Grenoble caracole en tête des palmarès des villes cyclables. Et que son territoire métropolitain est devenu, en 2019, l'un des pionniers des déplacements à haut niveau de service. Quatre lignes ont pour le moment été créées, soit 44 kilomètres de voies structurantes disposant d'une signalétique spécifique, jaune, avec marquage directionnel, numérotation des axes, identification des intersections routières...
- 66- Pendant de l'offre de transport en commun locale estampillée « Chrono », qui mise, pour ses bus, sur « une vitesse commerciale élevée » et des itinéraires directs, les lignes Chronovélo suivent un schéma directeur et les axes majeurs de la métropole. Conçues pour accepter d'importants débits d'usagers, « elles s'approchent autant que possible du standard de référence. Avec une largeur de 3,5 voire 4 mètres, mais avec parfois des contraintes sur quelques dizaines de mètres », décrit Sylvain Laval, vice-président de la métropole, chargé des mobilités douces. La collectivité n'a pas eu besoin de multiplier les ouvrages au-delà de quelques passerelles. Elle s'est en revanche efforcée d'embellir le parcours, de le végétaliser autant que possible. Le conseil de Sylvain Laval : « Ne pas chercher à tout prix à respecter un ordre de priorité dans les travaux, mais tout faire au gré des opportunités. »

Contact : sylvain.laval@grenoblealpesmetropole.fr

Chiffres-clés

- **26 308 vélos** ont emprunté la piste cyclable du boulevard de Sébastopol, à Paris, le 10 novembre 2022 (jour de grève) trois ans après sa création. Un succès qui n'est pas sans créer des tensions entre usagers.

Pour aller plus loin

- Aménagements de pistes cyclables : un cercle vertueux pour l'environnement.
- Le député vélo » propose 10 pistes pour renforcer la filière en France
- Le vélo, ce mode de déplacement super résilient

QUESTIONNAIRE :

I- VOCABULAIRE (8 points)

- 1) D'après leur sens dans le texte, donner un seul synonyme (même sens) de : **3 points**
(0.5 par réponse)
- Engorgées (ligne 1)
 - Tâtonner (ligne 34)
 - Injonctions (ligne 35)
 - Homologue (ligne 47)
 - Usagers (ligne 48)
 - Bisbilles (ligne 53)
- 2) D'après leur sens dans le texte, donner l'antonyme (sens contraire) de : **2 points**
(0.5 par réponse)
- Atouts (titre)
 - Essor (ligne 11)
 - Contradictaires (ligne 35)
 - Ambitieux (ligne 56)
- 3) Expliquez en quelques lignes les expressions suivantes : **3 points (1 point par expression)**
- Fait grincer quelques dents (ligne 5)
 - Transformer l'essai (ligne 52)
 - Caracole en tête (ligne 61)

II – COMPREHENSION ET EXPLICATION DE TEXTE (10 points)

- 1) **Question 1** **2 points**
Expliquez la phrase « si l'on a, un temps, parlé d' « autoroutes à vélos » et pourquoi l'appellation est-elle critiquée aujourd'hui ?
- 2) **Question 2** **2 points**
Expliquez la phrase « le cycliste peut se perdre au milieu d'injonctions contradictoires ».
- 3) **Question 3** **2 points**
En vous basant uniquement sur le texte, citez 2 avantages et 2 inconvénients du boom du vélo.

4) **Question 4**

2 points

Donnez une définition (argumentée) de l'expression « mobilités douces » (ligne 68).

5) **Question 5**

2 points

À partir du texte, citez 4 mesures prises par les collectivités pour renforcer l'usage du vélo.

+ 1 point pour l'orthographe et la syntaxe

+ 1 point pour la présentation de la copie