



**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**CONCOURS EXTERNE
POUR L'ACCÈS AUX FONCTIONS
D'ADJOINT ADMINISTRATIF PRINCIPAL
DE 2^{EME}CLASSE DE L'INTÉRIEUR**

RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

SESSION 2023

JEUDI 6 AVRIL 2023

**ÉPREUVE N° 1 :
COMPRÉHENSION
DE TEXTE**

(Durée 1 h 30 coefficient 3)

Épreuve écrite qui consiste à partir d'un texte d'ordre général d'une page maximum ou de 300 à 350 mots en la réponse à 6 à 8 questions destinées à vérifier les capacités de compréhension du candidat et son aptitude à retranscrire et ordonner les idées principales du texte.

Le dossier comporte 4 pages (énoncé du sujet inclus).

Attention

Il vous est rappelé que votre identité ne doit figurer que dans la partie biaisée et gommée de la copie mise à votre disposition.

Les feuilles de brouillon insérées dans les copies ne sont pas corrigées.

L'usage d'une calculatrice (simple ou programmable) et/ou convertisseur Euro n'est pas autorisé durant l'épreuve.

Toute mention d'identité portée sur toute autre partie de la copie ou des intercalaires, que vous remettez en fin d'épreuve, mènera à l'annulation de votre épreuve.

Attention : il est demandé aux candidats de ne pas paraphraser, de faire un effort de reformulation et de rédiger des phrases complètes.

SUJET

- 1) Expliquez le dispositif de « gratuité partielle » et ses avantages. (3 points)
- 2) Citez deux raisons de la mise en place de la gratuité des transports en commun. (2 points)
- 3) Citez un désavantage de la mise en place de la gratuité des transports. (1 point)
- 4) Au sein des grandes villes, que devraient mettre en place les AOM en supplément de la gratuité ? (3 points)
- 5) Combien de communes ont mis en place la gratuité totale ou partielle ? Combien d'habitants comptent-elles pour la plupart ? (2 points)
- 6) Comment la métropole de Montpellier a-t-elle mis en place la gratuité totale ? (3 points)
- 7) Pourquoi la gratuité totale a-t-elle été mise en place à Montpellier ? (2 points)
- 8) Pourquoi certaines « petites » villes mettent en place la gratuité des transports ? (1 point)

Qualité globale de la copie (orthographe, rédaction, reformulation, propreté de la copie, lisibilité) : 3 points

Gratuité des transports en commun : une option qui fait débat

Par La Rédaction (Extraits de <https://www.vie-publique.fr> du 3 novembre 2022)

(...)

Près d'une quarantaine de collectivités ont opté pour la gratuité totale dans leur réseau de transports publics. Quant aux grandes agglomérations, elles pratiquent une gratuité ciblée et indirecte qui se traduit par la prise en charge de tout ou partie des coûts d'abonnement aux transports publics pour certaines catégories de la population.

Les arguments mis en avant par les villes qui ont fait le choix de la gratuité pour leur réseau de transports sont multiples :

- optimiser le service dans des réseaux de bus parfois peu fréquentés ;
- assurer le libre accès de tous aux transports sans discrimination de moyens ;
- limiter l'usage de la voiture et fluidifier ainsi la circulation ;
- renforcer la mobilité en général et en particulier l'attractivité des centres villes.

Toutefois, cette mesure fait débat au sein des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), gestionnaires décentralisés des transports : pour certains, la gratuité ferait peser un risque de perte de capacités d'investissement et de développement des transports voire un risque de transfert de ces coûts vers les contribuables (...).

L'Observatoire des villes du transport gratuit définit ainsi la gratuité pour la majorité des usagers : *"un réseau au sein duquel la grande majorité des usagers, c'est-à-dire à minima les habitants et dans de nombreux cas les visiteurs, bénéficient sans payer des services réguliers de transport public tous les jours, sur le périmètre d'une commune, d'une intercommunalité ou le territoire couvert par l'autorité organisatrice de la mobilité"*. 35 réseaux sur le territoire national répondent à cette définition de la gratuité. Au total, il y a 376 communes desservies par des transports gratuits (...)

La communauté urbaine de Dunkerque (...) a fait le choix de la gratuité totale sur tout son réseau depuis septembre 2018. (...) L'exploitation du réseau de transport est confiée à un syndicat mixte qui est une filiale d'un groupe de transport (*Véolia Trandev*).

Après avoir expérimenté l'accès libre aux transports collectifs les samedis et dimanches, puis l'avoir étendu aux moins de 18 ans et aux plus de 65 ans en semaine, la métropole de Montpellier (450 000 habitants) opte pour une gratuité totale des transports pour tous les Montpelliérains effective dès 2023. Pour expliquer ce choix, la vice-présidente de la métropole met en avant le taux élevé de non-recours (40% d'ayant droit qui ne font pas la démarche de remboursement) et la nécessité de favoriser la mobilité pour les habitants aux revenus les plus faibles.

Plutôt qu'une gratuité totale sans billetterie, certaines AOM font le choix d'une gratuité partielle en maintenant un système de billetterie mais en prenant en charge tout ou partie du coût de l'abonnement pour l'utilisateur. Cette prise en charge permet de cibler certaines catégories de la population (jeunes, seniors, personnes sans emploi, personnes à faible revenus, bénéficiaires de l'allocation adulte handicapé...), de réserver la gratuité à certaines périodes (pics de pollution, horaires de nuit, week-end), ou à une partie du réseau.

C'est le choix de plusieurs grands pôles urbains comme Paris, Lyon, Marseille, Lille, Strasbourg, Montpellier, qui appliquent une gratuité dite *"solidaire"*.

Valencienne Métropole et la Communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut (82 communes et 355 655 habitants) ont choisi d'étendre l'accès à la gratuité à tous les jeunes jusqu'à 25 ans (prise en charge de l'abonnement *"Pass & Go"*). Nantes et Rouen testent pour un an un réseau libre et accessible à tous, les samedis ou les samedis-dimanches (...).

Pour la grande majorité, les villes qui ont fait le choix de la gratuité comptent moins de 150 000 habitants. Elles disposent de réseaux de bus souvent sous-utilisés avec parfois une offre de transports en doublon entre la commune et la région (réseaux bus) et une part de recettes de billetterie peu significative dans le coût de fonctionnement des transports. Dans les grandes agglomérations (Paris, Lyon, Marseille), plus dépendantes financièrement des recettes de billetterie (de 25% à environ 40% du financement des transports), la mise en place de la gratuité devrait s'accompagner d'une extension du réseau pour absorber l'afflux de nouveaux voyageurs et rendre séduisante l'offre en transports. Pour les réseaux de transports de villes de moins de 50 000 habitants, le choix de la gratuité est le plus souvent motivé par un niveau de recettes de la billetterie très bas qui ne couvre parfois pas les coûts liés aux infrastructures de billetterie.

