

PREFECTURE DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE
CONCOURS EXTERNE D'ADJOINT ADMINISTRATIF PRINCIPAL 2ème CLASSE DE
L'INTERIEUR ET DE L'OUTRE MER

SESSION 2019

Epreuve n°1

Epreuve écrite qui consiste à partir d'un texte d'ordre général d'une page au 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.

(durée : 1h30 – coefficient : 3)

IMPORTANT :

Aucune signature ou signe distinctif ne doit apparaître dans votre composition sous peine d'exclusion du concours.

Utiliser une encre bleue ou noire à l'exclusion de toute autre couleur et sans panachage.

Ce dossier comprend 3 pages y compris celle-ci

"Réduire la vitesse à 80 km/heure, est-ce efficace ?"

Question de David Zaoui (Marseille)

Chronique de Vincent Grimault, Rédacteur

La vitesse n'est pas la seule cause de mortalité sur les routes. Mais passer à 80 km/h sur les voies secondaires devrait sauver des vies.

Depuis le 1er juillet, la vitesse est limitée sur une petite moitié des routes françaises à 80 km/heure au lieu de 90 km/heure. Le gouvernement a logiquement choisi d'agir sur les 440 000 km de voies secondaires à double sens sans séparateur central (terre-plein, glissière), car ce sont les plus meurtrières (63 % des 3 655 personnes tuées en 2016).

L'agenda de la décision est, lui aussi, logique. Après quarante ans de baisse quasi ininterrompue, la mortalité est repartie légèrement à la hausse trois années de suite, entre 2014 et 2016. Or, les experts de la Sécurité routière estiment qu'à elle seule, la réduction de vitesse de 90 à 80 km/heure permettra d'éviter 350 à 400 morts par an, soit une baisse de l'ordre de 10 %. La mesure pourrait également réduire l'ensemble des accidents de la route, dont le coût économique est estimé à 50 milliards d'euros par an, soit 2,2 % du produit intérieur brut (PIB), par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

La décision est cependant contestée, d'une part, par une trentaine de présidents de départements ruraux, qui dénoncent l'application "*généralisée et indifférenciée*" à toutes les routes secondaires, et, d'autre part, par des associations d'automobilistes et de motards, au motif qu'elle aurait pour véritable but de remplir les caisses de l'Etat (grâce aux amendes), sans prouver son efficacité.

Un coup d'œil à l'étranger permet d'éclairer un peu le débat. Certes, l'Allemagne ou le Royaume-Uni comptent proportionnellement moins de morts sur la route que la France, alors que la vitesse autorisée sur le réseau secondaire (respectivement 100 km/heure et 60 miles/heure) y est supérieure. Mais cette mortalité est également systématiquement

moindre dans tous les pays comparables à l'Hexagone en matière de niveau de développement et qui roulent à 80 km/h sur le réseau secondaire (Suède, Finlande, Suisse, Pays-Bas, Norvège, Irlande).

La vitesse n'est cependant pas la seule responsable de la mortalité routière. Le principal déterminant reste le niveau de développement, car il définit la qualité des routes, de la signalisation et des véhicules. Ainsi, 90 % des décès sur la route dans le monde ont lieu dans les pays pauvres ou à revenus intermédiaires, alors qu'ils ne disposent que de 54 % des véhicules enregistrés sur la planète.

Les associations d'automobilistes assurent à ce sujet que la hausse du nombre de tués s'explique aussi par la dégradation de la qualité des infrastructures routières. Mais la France y investit déjà beaucoup (environ 10 milliards d'euros par an), car elle possède un réseau routier - notamment secondaire - particulièrement dense. Une voie moins coûteuse consisterait à s'attaquer au second grand fléau en matière de sécurité routière : l'alcool et les stupéfiants. L'alcool était en effet présent dans 29 % des accidents mortels constatés entre 2009 et 2016.

La réponse à la mortalité routière doit donc être plurielle. Mais s'attaquer à la vitesse semblait indispensable pour réenclencher une baisse du nombre de morts. D'autant que passer à 80 km/heure a d'autres avantages, selon une note de la Sécurité routière. Notamment celui de réduire les émissions de polluants jusqu'à 30 % ou encore de faire des économies de carburant jusqu'à 120 euros par an et par automobiliste en moyenne.

**Epreuve n°1 – concours externe pour le recrutement
d'adjoints administratifs principaux de 2ème classe**

« Réduire la vitesse à 80 km/heure, est-ce efficace ?
Alternatives Économiques juillet/août 2018

Question n°1 – Quelles sont les principales causes de mortalité routière en France ? Quelle est son évolution ?

Question n° 2 – Indiquez sur quels types de route s'applique la nouvelle réglementation et quel est l'objectif de cette mesure.

Question n°3 – Quels sont les différents contestataires de cette réforme, pour quelles raisons ?

Question n°4 – Quels sont les autres avantages à la diminution de la limitation de vitesse ?

Question n°5 – Donnez le principal chiffre de l'accidentologie routière en France ainsi que les principaux effets attendus de la mesure. Citez l'organisme gouvernemental chargé des études en matière de sécurité routière.

Question n°6 – Quel est le principal déterminant de la mortalité routière au niveau international ? Quelle est la particularité de l'accidentologie routière dans les pays pauvres ?