

**BACCALAURÉAT TECHNOLOGIQUE
SCIENCES ET TECHNOLOGIES
DU MANAGEMENT ET DE LA GESTION**

**ÉPREUVE DE MANAGEMENT
DES ORGANISATIONS**

Durée de l'épreuve : 3 heures
Coefficient : 5

Le sujet comporte 7 pages numérotées de 1/7 à 7/7

L'usage des calculatrices n'est pas autorisé

Chartres métropole

Face aux résultats peu satisfaisants de la décision d'une organisation, des actions correctives doivent être mises en place.

A l'aide de vos connaissances et des annexes 1 à 9, vous analyserez la situation de management en effectuant les travaux suivants :

1. Identifier les finalités de l'organisation Chartres métropole.
2. Repérer les éléments du macro-environnement qui influencent positivement la « politique vélo » de Chartres métropole.
3. Préciser l'influence des parties prenantes dans la mise en œuvre de la « politique vélo » de Chartres métropole.
4. Identifier le problème de management auquel est confrontée Chartres métropole.
5. Présenter et justifier la décision prise par Chartes métropole en 2014.
6. Indiquer, en justifiant votre réponse, si Chartres métropole mène une stratégie de différenciation avec sa « politique vélo ».
7. Identifier les critères retenus pour l'appel d'offres lancé par Chartres métropole qui a conduit au choix de l'entreprise A. Analyser la pertinence de ce choix.

ANNEXES :

Annexe 1 : Les communautés d'agglomération

Annexe 2 : Chartres métropole

Annexe 3 : Quelques repères législatifs

Annexe 4 : La pratique du vélo en ville

Annexe 5 : Extrait du plan de déplacements urbains (PDU) de Chartres métropole

Annexe 6 : Rencontre nationale du Club des « villes et territoires cyclables », Hôtel de Ville de Paris, 19 mars 2013

Annexe 7 : Les voies cyclables à double sens ne sont pas toujours respectées par les automobilistes

Annexe 8 : Appel d'offres du 27 février 2014

Annexe 9 : Entreprises ayant répondu à l'appel d'offres

Annexe 1 : Les communautés d'agglomération

Les communautés d'agglomération sont des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre, c'est-à-dire disposant de ressources fiscales propres. L'organe délibérant, le conseil communautaire, fonctionne pour l'essentiel comme le conseil municipal : il règle, par ses délibérations, les affaires qui sont de la compétence de l'EPCI [...].

www.vie-publique.fr

Annexe 2 : Chartres métropole

Le périmètre de la communauté d'agglomération appelée Chartres métropole s'étend depuis le 1er janvier 2013 à 47 communes, regroupant 124 690 habitants. [...] L'appartenance à un même bassin de vie, d'emploi et d'activités a déterminé les communes à se regrouper au sein d'une même structure intercommunale répondant au quotidien de leurs habitants.

La communauté d'agglomération (47 communes membres) exerce de plein droit en lieu et place des communes membres, les compétences suivantes :

Compétences obligatoires

1) En matière de développement économique :

- création, aménagement, entretien et gestion de zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire ou aéroportuaire qui sont d'intérêt communautaire ;
- actions de développement économique d'intérêt communautaire ;

2) En matière d'aménagement de l'espace communautaire :

- schéma de cohérence territoriale et schéma de secteur ;
- création et réalisation de zones d'aménagement concerté d'intérêt communautaire ;
- organisation des transports urbains [...]

www.chartres-metropole.fr

Annexe 3 : Quelques repères législatifs

1982 : Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI).

Article 1 : « droit qu'a tout usager à se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens »
Article 28 : « une utilisation plus rationnelle de la voiture » doit être recherchée et il convient « d'assurer une bonne insertion des piétons, des deux-roues et des transports collectifs ».

1996 : La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE), fixe un objectif de « diminution du trafic automobile et de développement des modes économes et moins polluants notamment bicyclette et marche à pied ». L'article 14 indique que les agglomérations de plus de 100 000 habitants sont tenues de mettre en œuvre un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Le PDU définit les principes de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacement, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. L'article 20 de la LAURE

dispose qu' « à compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des contraintes et des besoins de la circulation ».

2000 : La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (Loi SRU) assigne aux PDU, une diminution de la circulation automobile ; la gestion du stationnement des vélos, jusqu'alors de la compétence des communes, devient une compétence d'agglomération.

2009-2010 : Les lois Grenelle abordent à plusieurs reprises la question des déplacements, dans une logique prépondérante de limiter les émissions de dioxyde de carbone, de réduire les nuisances des différents modes de transport et développer des transports favorisant une approche multimodale. (ex : partage équilibré de la voirie entre tous les usagers)

2014 : Plan d'action national pour les mobilités actives du vélo et de la marche. Objectif : encourager les modes déplacement "actifs" et inciter notamment à l'usage du vélo dans les déplacements domicile-travail. Outre ses bienfaits sur la qualité de l'air et la santé, le vélo est un secteur à fort potentiel qui génère chaque année 4,5 milliards d'euros de retombées économiques et représente 35 000 emplois.

Source : Les auteurs

Annexe 4 : La pratique du vélo en ville

La pratique du vélo est en plein essor : 3 millions de cycles vendus chaque année en France. Avec 5 vélos vendus pour 100 habitants, notre pays se place en troisième position derrière les Pays-Bas et l'Allemagne.

La pratique du vélo en ville réduit souvent le temps de parcours, notamment le temps perdu en recherche de stationnement, est peu onéreuse et bénéfique pour la santé. Elle répond ainsi à différentes problématiques : déplacement, santé, réduction de la pollution...

Source : developpement-durable.gouv.fr

Si le VTT reste leader avec 49,6 % de part de marché, le boom du VAE (vélo à assistance électrique) se poursuit. Leur croissance soutenue illustre cet attrait pour le vélo de "mobilité douce" : avec une croissance exceptionnelle de 17,5 % pour un total de 56 000 exemplaires vendus en 2013, le VAE connaît une sixième année consécutive de hausse. Les bicyclettes conçues pour la mobilité (vélo de ville, vélos à assistance électrique, vélos pliants) voient leur part de marché augmenter de 2 points et représentent désormais environ 11 % des vélos vendus en France.

Source : velo101.com – Avril 2014

Annexe 5 : Extrait du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Chartres métropole

Projet de PDU approuvé par délibération du conseil communautaire le 10 février 2014

[...]

En 2009, une enquête diligentée par Chartres métropole sur la demande et les pratiques de déplacement sur les communes de l'agglomération chartraine a permis d'avoir une vision globale des moyens utilisés pour se déplacer dans l'agglomération : le moyen qui prévaut est la voiture (62 %) ; en seconde position on trouve la marche à pied (28 %), puis viennent les transports en commun (5 %) et enfin le vélo arrive en queue de peloton (4 %). Ce constat a mis en exergue le retard pris par ce mode de déplacement et les efforts à accomplir pour développer ce moyen de transport alternatif à la voiture.

OBJECTIF : DÉVELOPPER L'USAGE DES VÉLOS

1. PLAN VERT de 2003 ACTUALISÉ

Objectif : mettre en place un nouveau plan vert à l'échelle des 47 communes

Description :

En 2003, Chartres Métropole a mis en place un plan vert au niveau de ses 47 communes constitutives, afin de préserver des espaces naturels et d'y créer des liaisons douces, dans un esprit de continuité et de maillage du territoire. Le nouveau Plan Vert définira les principales liaisons cyclables à mettre en valeur sur l'ensemble du territoire chartrain [...].

2. DÉVELOPPEMENT DU STATIONNEMENT VÉLO ET DES SERVICES VÉLO

Objectif : inciter à la pratique cyclable par le développement d'actions complémentaires : stationnement, communication...

Description :

- Les actions existantes et engagées

L'agglomération chartraine développe des services accompagnant l'usage du vélo :

- stationnement : près de 1 000 emplacements sur arceaux à Chartres ; abri sécurisé de 112 emplacements gratuits à la gare de Chartres.
- location de vélos à la Maison du vélo située en gare de Chartres.
- communication : fiches pratiques (« Gestes utiles contre le vol », « Gestes utiles pour être vus »...), affichages urbains (« Osez le vélo »)...
- accompagnement des initiatives locales :
 - le vélobus, ramassage scolaire cycliste par des bénévoles, en partenariat avec l'école, l'association de parents d'élèves, l'inspection académique, la Mairie de Chartres,
 - ChartrAvélo, association chartraine de promotion du vélo en ville qui propose des services tels qu'une « vélo-école »...
 - animation de séances de prévention routière par la police municipale dans les écoles en partenariat avec l'association « prévention routière »,
 - Les 3R « Rénover, restaurer, réhabiliter », association d'insertion chargée notamment de recyclage de vieux vélos, afin d'aider à l'achat de vélos.

- Développement de l'offre de stationnement public

Une première action consistera à définir dans chacune des 47 communes une stratégie d'implantation et d'augmentation du nombre d'emplacements.

Les types de stationnement seront adaptés aux besoins : stationnements sécurisé, semi-sécurisé, arceaux à vélo.

Les autres pistes d'actions sont les suivantes :

- Le développement de l'offre de stationnement vélo sécurisé en parkings publics, au niveau des principaux arrêts de transports collectifs (gares, haltes ferroviaires, arrêts très fréquentés),
- La transformation de places de stationnement voiture en places de stationnement deux-roues [...].

Annexe 6 : Rencontre nationale du Club des « villes et territoires cyclables », Hôtel de Ville de Paris, 19 mars 2013

[...]

Les intervenants sont unanimes : le processus de lancement d'une politique cyclable dans leur collectivité a, dans tous les cas, été complexe : manque de budget, manque de volonté politique, manque d'approbation de la part des autres membres de la municipalité, etc.

Si la communauté urbaine de Bordeaux dispose aujourd'hui d'une politique cyclable bien engagée, avec l'objectif de « positionner l'agglomération parmi les plus grandes métropoles cyclables européennes » à l'horizon 2020, rappelons que cela n'a pas toujours été le cas. Clément Rossignol, chargé de l'aménagement urbain, en témoigne, et affirme que « mettre en place une politique vélo, c'est difficile car on est dans le champ du développement durable, dans le champ des changements de comportement. Donc il faut toujours convaincre : convaincre les collègues, les élus, les habitants, etc. Cela se fait dans la durée et avec beaucoup de persévérance. Même si les outils méthodologiques et le cadre sont mis en place, il y a des arbitrages à faire : arbitrages financiers, arbitrages de terrain ». [...]

Annexe 7 : Les voies cyclables à double sens ne sont pas toujours respectées par les automobilistes

[...]

Depuis leur mise en place, il y a deux ans, les voies cyclistes à double sens divisent. « C'est dangereux ici », estime Jean-Mary Louis. Régulièrement, pour rejoindre la cité administrative, il emprunte la voie tracée le long de la rue du Grand-Faubourg en direction de Chartres. En plein après-midi, la circulation est calme. « Ce n'est pas le cas tous les jours. On est souvent très près des voitures. Pour éviter ça, je roule quelquefois sur le trottoir, mais j'évite. Je ne parle même pas des voitures qui se garent sur la voie ». David, chauffeur de taxi, sait qu'il est interdit de stationner sur la voie cyclable. « Je n'ai pas le choix. Je dois déposer un enfant chez l'orthophoniste. Il n'y a pas souvent de la place. Où dois-je me garer ? Je reste là le temps de monter chez le spécialiste et de redescendre ». Pénélope Pichon, 29 ans, vit dans le quartier et roule à bicyclette le plus souvent possible : « Lorsqu'une voiture stationne ici, je suis obligée de faire un écart sur la route et de redoubler de prudence. Il n'y a pas vraiment d'autre choix. Sinon, j'apprécie cette voie. Ça se passe bien si tout le monde respecte les règles ».

Source : lechorepublicain.fr – Octobre 2013

Annexe 8 : Appel d'offres du 27 février 2014

Objet de l'appel d'offres¹ : acquisition de cycles et pièces détachées pour Chartres métropole, dans le cadre du service de location de vélos par l'agglomération.

Lieu de livraison : Maison du vélo - gare de Chartres.

Caractéristiques principales : la présente consultation concerne l'acquisition de cycles et de leurs pièces détachées dans le cadre du service de location de vélos mis en place sur le territoire de Chartres Métropole (forte affluence touristique l'été).

Lot 1 : Fourniture de vélos non électriques peints au logo de Chartres métropole et de leurs pièces détachées : 38 000,00 € HT

Lot 2 : Fourniture de vélos électriques peints au logo de Chartres métropole et de leurs pièces détachées : 30 000,00 € HT

Critères d'attribution :

Offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères énoncés ci-dessous avec leur pondération :

- valeur technique : 60 %
- prix : 40 %.

Source : marches.chartres-metropole.fr

Annexe 9 : Entreprises ayant répondu à l'appel d'offres

Nom de l'entreprise	A	B	C
Date de création	1995	2010	1986
Cliantèle principale	100 villes notamment Mexico et Berlin	Principalement des particuliers	Particuliers passionnés de vélos
Caractéristiques techniques des vélos	- vélos de qualité, robustes et fiables, adaptés à une utilisation intensive, et faciles à entretenir. - vélos recyclables à plus de 90 %.	- vélos offrant un bon rapport qualité/prix - vélos recyclables à plus de 80 % - une offre de vélos peu diversifiée	- vélos haut de gamme - vélos légers bénéficiant des dernières innovations techniques
Service d'entretien et assistance	Néant	Néant	Oui
Nombre de vélos proposés			
- Non électriques pour un montant de 38 000 €.	50	80	45
- Électriques pour un montant de 30 000 €.	15	30	12

Suite à ces différentes propositions, Chartres Métropole a décidé de retenir l'entreprise A.

Source : Les auteurs

¹ L'appel d'offres est la procédure par laquelle l'agglomération choisit l'offre la plus avantageuse, sans négociation, sur la base de critères objectifs préalablement portés à la connaissance des candidats.