

Retranscription à l'identique de la copie remise par la/le candidat·e

MEILLEURE COPIE

Concours interne de **TECHNICIEN·NE PRINCIPAL·E** **DE 2^E CLASSE TERRITORIAL·E** Session 2016

Spécialité *Réseaux, voirie et infrastructures* **RAPPORT AVEC PROPOSITIONS OPÉRATIONNELLES**

Ville de Techniville
Service Voirie et Espaces Extérieurs

Le 14 avril 2016

Rapport Technique

À l'attention de Monsieur le Directeur des Services Techniques

Objet : Le mobilier urbain dans le cadre de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Depuis son apparition en 1781, le trottoir est devenu un objet urbain par excellence. La principale fonction du trottoir est d'accorder à l'ensemble des piétons, quelles que soient leurs aptitudes, un espace de circulation sûr et confortable. Ces déplacements piétons ne peuvent être envisagés, dans le contexte urbain, qu'en interaction avec d'autres types d'usagers (vélo, automobiles, transports collectifs) et avec les besoins liés à l'activité riveraine. Cette gestion fait appel au pouvoir de police de la circulation (pour ce qui concerne l'utilisation des trottoirs) et au pouvoir de police de conservation du domaine pour ce qui concerne les implantations fixes.

I L'accessibilité de la voirie et des espaces publics

a) Règlementation pour garantir l'accessibilité

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a introduit un certain nombre de prescriptions en matière d'accessibilité de l'espace urbain.

Ainsi l'article 45 de cette loi prévoit que « la chaîne du déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisé pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Il en découle des exigences portant notamment sur les

caractéristiques dimensionnelles des cheminements piétons ou sur l'implantation du mobilier urbain exprimé dans le décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

① Le cheminement : doit s'effectuer sur sol non meuble, non glissant, sans obstacle à la roue, à la canne et au pied. Il doit avoir une largeur de 1,40 m minimum libre de tout obstacle. Les trous et les fentes doivent être inférieurs à 2 cm. Le profil en long et pente : la pente doit être la plus faible possible, une pente est tolérée à 5% maximum.

Des paliers de repos de 1,20 m X 1,40 m doivent être installés tous les 10 mètres pour les pentes supérieures à 4%, en haut et en bas de toute pente, et à chaque changement de direction.

Les dévers :

La pente transversale doit être la plus faible possible, 2% en cheminement courant.

Les ressauts : un minimum de ressauts avec bords arrondis ou chanfreinés doivent être installés s'ils ne peuvent être évités. La hauteur du ressaut arrondi sera de 2 cm maximum, et de 4 cm maximum pour un ressaut chanfreiné. Il faut 2,50 mètres minimum entre deux ressauts sur les pentes.

Les traversées de chaussée : création d'abaissés de trottoir (bateaux), la largeur minimale de l'abaissé de trottoir est de 1,20 mètres.

Des bandes d'éveil de vigilance seront mis en œuvre à 0,50 m du bord du trottoir, sur toute la largeur de l'abaissement de la bordure de trottoir.

② Les feux de signalisation :

Un dispositif conforme aux normes en vigueur permettant aux personnes aveugles et malvoyantes de connaître la période de traversée des piétons. Ce dispositif sera complété par un système sonore ou tactile. La hauteur des commandes se situera entre 0,90 m et 1,30 m.

③ Les escaliers : leurs largeurs seront de :

- 1,20 m si aucun mur de chaque côté
- 1,30 m si un mur d'un côté
- 1,40 m entre 2 murs.

Les marches auront une hauteur maximale de 16 cm et un giron de 28 cm.

La main courante sera nécessaire à partir de 3 marches et devra dépasser la première et la dernière marche. Un passage de 1,20 m minimum est nécessaire entre deux mains courantes. La hauteur de la main courante sera comprise entre 0,80 m et 1,00 m.

④ Les équipements : les bornes et poteaux seront aisément détectables par les personnes aveugles ou malvoyantes y compris en porte-à-faux.

Les bornes et poteaux et autre mobiliers urbains comporteront une partie contrastée avec le support. La hauteur de passage libre sera de 2,20 m, si le passage est inférieur à 2,20 m, un élément bas sera installé au maximum à 0,40 m du sol.

Les signalétiques et informations seront accessibles aux personnes handicapées, les informations seront compréhensibles, lisibles debout ou assis.

La hauteur des commandes sera comprise entre 0,90 m et 1,30 m. La signalisation des équipements sera renforcée par des idéogrammes. Les informations visuelles peuvent être doublées par un signal sonore.

⑤ Le stationnement : il faudra réserver 2% de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement. Si la zone comprend plus de 500 places, le nombre sera fixé par arrêté municipal, et ne sera inférieur à 10. L'accès au cheminement piéton sera libre de tout obstacle. Les parcmètres seront accessibles et proches des emplacements. La largeur sera supérieure ou égale à 3,30 m. Les pentes et dévers seront inférieurs à 2%. Les parcmètres et horodateurs seront lisibles en toute position et à une hauteur comprise entre 0,90 m et 1,30 m.

⑥ Postes d'appel d'urgence et abords :

Ils seront accessibles aux personnes en fauteuil roulant et aux personnes sourdes et malentendantes et conforme à la norme NF P99-254.

⑦ Emplacement d'arrêt des véhicules de transports collectifs

L'aménagement permettra l'arrêt des véhicules au plus près du quai ou du trottoir. L'accès sera dégagé de tout obstacle. Le cheminement entre le trottoir et l'arrêt sera dégagé de tout obstacle. L'aire de rotation du fauteuil sera de 1,50 m de diamètre. La signalétique et les informations auront une hauteur de caractères règlementés.

b) Le mobilier urbain à l'heure du développement durable

Ce n'est qu'au XIX^e siècle que les équipements légers de la voirie apparaissent un tant soit peu harmonisés sous l'urbanisme haussmanien. L'appellation mobilier urbain n'apparaîtra que dans les années 70. Le mobilier urbain est né, et très vite le besoin de créer une approche globale, une politique cohérente se généralise. En ce qui concerne le mobilier urbain, ce sont plutôt les habitants qui déterminent la demande. Et en même temps au delà de l'aspect pratique du mobilier, les personnes doivent retrouver dans les espaces publics une certaine convivialité ce qui incite à les habiter, et à en prendre possession, et à les faire vivre. Au delà des besoins essentiellement fonctionnels et de la résistance intrinsèque des matériaux utilisés, l'aménagement urbain participe à l'embellissement de la ville et à son image. Les équipements urbains doivent être conçus pour intégrer une mise en scène, ils doivent avoir une présence discrète et significative qui réintroduit le sens du paysage.

II Mise en œuvre d'un plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics

La loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » dispose que toutes les communes doivent élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

a) Qu'est-ce que le P.A.V.E.

Le P.A.V.E. (plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics) est un document de référence qui présente un état des lieux de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics de la commune, des propositions d'actions, d'amélioration, leur chiffrage et leur programmation temporelle et financière.

b) Les différentes phases pour élaborer le P.A.V.E.

① Fixer les objectifs : il faut déterminer le périmètre à traiter en priorité, et pour cela s'interroger sur les situations de danger pour les piétons, les itinéraires les plus fréquentés et desservant les commerces et les équipements de la commune, les points de rupture dans les cheminements piétonniers.

② Mettre en place un comité de pilotage et un comité technique. Il est le lieu de la validation des enjeux, des étapes et des choix effectués. Le PAVE étant élaboré à l'initiative du maire de la commune ou du président de l'EPCI qui a pris cette compétence, il est recommandé que le comité de pilotage soit présidé par un élu. Pour compléter la réflexion du comité de pilotage, il peut être utile d'organiser des groupes de travail techniques. Il serait utile de solliciter les associations pour la concertation : les associations de personnes handicapées ou à mobilité réduite et les associations représentatives des commerçants.

③ État des lieux et estimation des coûts

Pour être en mesure d'en tirer des propositions chiffrées l'état des lieux doit être descriptif, objectif et exhaustif. Il doit au minimum rendre compte de l'existant. Le diagnostic consiste à envisager les possibilités d'amélioration et à en estimer les coûts. Ces améliorations ne doivent pas se réduire à des travaux mais comprendre aussi des actions sur le plan organisationnel en termes de communication. Il s'agit ensuite de programmer dans le temps

le plan d'action prévu. Il convient d'établir un budget global, puis une programmation en tenant compte des urgences, des pertinences ou opportunités, en rapport avec les possibilités de financement de la collectivité.

Ⓐ Mise en œuvre du P.A.V.E.

Avant de faire approuver le PAVE par l'assemblée délibérante, il convient de demander l'avis conforme des autres gestionnaires de voirie sur le territoire. En cas d'absence de réponse cet avis est réputé conforme au bout de quatre mois. Il conviendra de maintenir la mobilisation des acteurs, de poursuivre le pilotage opérationnel et enfin d'évaluer l'action afin de pouvoir l'ajuster.

La voirie et les espaces publics étant un élément de la chaîne du déplacement, il est important d'assurer l'articulation du PAVE avec les politiques de déplacement (plans de déplacement urbain) d'habitat (programme local de l'habitat) et plus largement de planification urbaine.

Tels sont les éléments que j'ai cru bon apporter à votre attention.

Le Technicien Principal