

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

MEILLEURE COPIE

Concours externe 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 jeudi 14 avril 2016

À l'attention de Mr le Directeur des services techniques

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

Références : - Décret n° 2006-1688 du 21 décembre 2006
- Arrêté du 15 janvier 2007 modifié par l'arrêté du 18 septembre 2012 relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées
- Loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté ces personnes handicapées »

1800, c'est la naissance du mobilier urbain sous l'impulsion du renouveau Haussmannien. Seulement, l'appellation « mobilier urbain » est introduite dans les années 60.

Cette appellation désigne tout l'équipement d'une ville installé sur l'espace public pour répondre aux besoins des usagers. Son évolution est aujourd'hui confrontée à l'accessibilité de l'espace public.

Dans ce contexte, notre collectivité l'a bien comprise, elle se doit d'assurer un espace public de qualité.

Le présent rapport technique avec propositions opérationnelles se propose d'une part d'examiner le mobilier urbain dans le cadre de l'accessibilité de la voirie et de l'espace public (I). D'autre part d'établir une méthodologie pour le choix et l'implantation du mobilier urbain dans la commune (II).

I) Un mobilier urbain répondant aux obligations d'accessibilités

Dans un premier temps, nous allons nous pencher sur les définitions et les enjeux du mobilier urbain contemporain (A). Dans un second temps, nous mettrons en exergue les lois et réglementations qui régissent l'accessibilité (B).

A – Le mobilier urbain : l'état de l'art

Ce n'est qu'en 1800, lors du renouveau Haussmannien que l'équipement léger de voirie apparaît quelque peu réfléchi dans son ensemble sans être encore désigné comme mobilier urbain. Cette appellation verra le jour dans les années 60, avec le constat du manque d'harmonisation des mobiliers dans les villes. Très vite le besoin de réfléchir en approche globale se fait ressentir et les politiques cohérentes se généralisent. Des chartes, comme les plans lumières en éclairage public, naissent mais les obligations budgétaires rendent les projets complexes.

Le mobilier urbain est un objet qui se vit, par conséquent, les habitants de notre commune sont les seuls à pouvoir déterminer les besoins. Le point de vue du citoyen est fondamental. Les équipements doivent permettre la détente ou le repos ou offrir une fonctionnalité précise, sans gêne, et simple d'utilisation.

Aujourd'hui, les fabricants ne sont soumis qu'à très peu de contraintes. Les seuls restent des contraintes de dimensionnements, qui seront approfondis plus tard, et des contraintes environnementales. La plupart des fabricants utilisent tous les mêmes matériaux, c'est-à-dire, le PVC, le bois, l'acier, l'inox et l'aluminium. Le béton étant utilisé plus rarement, mais fait un retour grâce à son côté durable.

Le bois est omniprésent, séduisant, résistant. Cependant il trouve ses limites dans son entretien. En effet au bout de deux années sans maintenance, il faudra reprendre le mobilier dans son entièreté.

Dans les conditions actuelles de réduction de dotation de l'état, il n'est pas vraiment le choix pour un mobilier courant.

Aujourd'hui les fabricants proposent des solutions en PVC recyclé où la protection par des produits spécifiques. Les mobiliers en métaux sont moins coûteux, plus facile d'entretien et sculptent et affinent les villes.

On les trouvent le plus souvent en corbeilles, range-vélos, grilles d'arbres mais aussi en bancs, fauteuils et tables.

Les fabricants, au-delà des besoins fonctionnels et de résistance des matériaux ont compris que le mobilier participe à l'embellissement de la ville et à son image. Qu'ils soient architectes, urbanistes, designers, aménageurs et concepteurs d'espaces publics, ils ont introduit une nouvelle perception de la ville et proposent aujourd'hui des produits de très hautes qualités.

B – L'accessibilité : lois et réglementations

L'espace public est soumis à des pressions toujours plus pressantes (potelets, poteaux, arbres, boîtes aux lettres, abribus,...) et la collectivité doit en assurer la gestion. Cette gestion fait appel au pouvoir de police de la circulation (pour les trottoirs) et au pouvoir de police de la conservation du domaine (pour ce qui concerne les implantations fixes).

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 qui permettront d'atteindre un niveau d'exigence qui profitera à tous, piétons, personnes à mobilités réduites ou valides.

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 transports, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité.

La notion d'accessibilité de la voirie et des espaces publics est bien évidemment liées à la notion d'obstacle et d'encombrement des trottoirs. Il en résulte des obligations portant sur les caractéristiques dimensionnelles des cheminements piétons ou sur l'implantation du mobilier urbain exprimés dans le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Particulièrement, ce décret oblige à une largeur de cheminement de 1,40 m et de 1,20 si aucun mur ou obstacle de part et d'autre, il limite les trous et fentes à 2 cm. Les appuis ischiatiques sont à une hauteur de 0,70 m et oblige à un banc ou abri tous les 200 m.

Il oblige également d'avoir un dispositif permettant aux personnes aveugles et malvoyante de connaître la période de traversée (feux tricolore), la hauteur de commande devant être entre 0,90 m et 1,30 m.

Les bornes et poteaux doivent comporter une partie contrastée avec le support en arrière-plan ; la hauteur de passage libre doit être de 2m20. Si inférieure les éléments bas de mobilier ne doivent pas dépasser 0,40 m les obstacles en saillies de plus de 15 cm doivent être rappelés au sol. Les éléments doivent respecter l'abaque de détection des bornes et poteaux, les informations doivent être compréhensibles, lisibles. L'espace d'usage devant l'équipement sera de 0,90 par 1,30 m.

Enfin la loi du 11 février 2005 oblige toutes les communes à se munir d'un plan de mise en accessibilité de la voirie où la problématique de l'encombrement des trottoirs constitue un axe prioritaire.

En bref, nous le voyons bien la commune a un rôle primordial à jouer pour la satisfaction de tous les habitants dans l'espace public et c'est le défis qu'elle compte relever.

II Une méthodologie pour le choix et l'implantation du mobilier urbain dans la commune

Trop de projet manque leurs objectifs et leurs enjeux par manque d'organisation et de réflexion globale. Ce rapport avec propositions se propose de mettre en place une méthode en 7 étapes (A), et d'apprendre de expériences réalisées (B).

A – Une méthode en 7 étapes

La méthode que nous proposons reprend les 7 étapes de la méthodologie de projet.

Étape 1 : Le diagnostic est primordial dans cet objectif. Pour être pertinent, nous devons nous appuyer sur une parfaite connaissance du territoire et de ses enjeux, au travers d'un travail de diagnostic, de l'accessibilité au territoire.

Cette étude sera détaillée et permettra notamment dans sa phase de relevé in situ, de recenser les obstacles au cheminement des piétons, d'en établir une typologie (en fonction de leur propriétaire et de leur caractère permanent ou temporaire), de hiérarchiser les enjeux qui leur sont liées et enfin de proposer des pistes de solutions.

Étape 2 : La documentation

Cette étape sera réalisée par le chargé de projet qui se renseignera sur les expériences déjà réalisées.

Étape 3 : Les objectifs

Cette phase sera le moment de poser les objectifs généraux chacun détailler par des objectifs particuliers. Il devront respecter les contraintes de la méthode SMART.

Spécifique
Mesurable
Atteignable
Réalizable
Temporellement défini.

Étape 4 : Les partenaires

Il sera le moment de créer un comité de pilotage, composé des dirigeants et décideurs comme les élus, les techniciens en charge des projets, les associations de personnes à mobilité réduites ...

Ce comité se rencontrera à des dates régulières et établira un carnet de bord avec compte rendu des réunions.

Étape 5 : La mise en place

Cette étape suivi par le COPIL est primordiale. Une surveillance accrue est nécessaire. La validation sera l'objectif prioritaire.

Étape 6 : La communication devra être assumée

Étape 7 : L'évaluation qui est double, d'une part pour l'évaluation du projet d'autre part pour l'évaluation de la méthodologie de projet.

B – Des exemples notables

Aujourd'hui, le mobilier urbain de la ville d'Angers a fière allure. Une même couleur pour les potelets et barrière, le même matériaux pour le pavage et les bancs, les pots de fleurs. Le tout dans un design uni. Cela grâce à la réalisation en 2005 d'une charte du paysage urbain.

Cette date a permis de faire le ménage, « proscrit les mobiliers de couleurs et designs différent » explique l'élue de la commune. Les limites de la charte sont dans le besoin de précisions et ce dès le départ. En effet il faut faire apparaître les exigences environnementales imposées au CCTP. En pratique la commune travail avec ses fournisseurs.

Saint-Méloir-des-Andes est une commune de 4 000 habitants où la mairie est allé au delà de obligation de la loi et a engagé une réflexion globale de développement de son cœur de ville. L'ensemble de la chaîne de déplacement est prise en compte avec des adaptations pour les commerces (suppression de tous les seuils des commerces et services). Dans notre cas, nous pouvons trouver des limites dans le financement du projet. Nous pouvons imaginer que cette commune comporte moins de commerce et de service que la nôtre. Par conséquent nous ne pourrions engager des frais nécessaires.

Aussi les piétons peuvent désormais se déplacer en toute sécurité grâce, en autres, au traitement des passages piétons et à l'agrandissement des trottoirs. L'ensemble du plan de circulation a été revu, l'accessibilité des cheminements et la gestion des déchets repensés et l'encombrement des trottoirs et l'éclairage retravaillés.

Nous le voyons bien, des possibilités s'offrent à nous. Nous pouvons nous reposer sur la méthodologie de projet et sur l'exemple de différentes communes pour atteindre notre objectif.

À la lueur de ce rapport technique avec propositions opérationnelles nous le voyons bien, la commune est un acteur principal pour la qualité de vie de habitants dans l'espace public. Tout en accessibilité qu'en esthétisme.

Sans la participation active de tous les partenaires concernés, le projet ne pourra pas se réaliser. Un maillon fait défaut et c'est tout le projet qui sera abandonné. Le maître-mot est la mobilisation.