



CONCOURS EXTERNE D'INGÉNIEUR TERRITORIAL - SESSION 2015

Spécialité « INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX

ÉPREUVE DE NOTE

NOTE OBTENUE : 18.25 / 20

Communauté d'Agglomération d'INGECO

le 17/06/2015

Note à l'attention de Monsieur le Directeur général des services

Objet : Mise en accessibilité de l'espace public

Des pays tels que la Suède, les Pays-bas ou encore l'Espagne ont depuis longtemps mis en place des pratiques connues et reconnues en matière d'accessibilité de l'espace public. Des avancées notoires dans ce domaine ont également été réalisées en France, notamment depuis l'instauration de la loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, et à la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Les collectivités et établissements publics à coopération intercommunale doivent ainsi produire différents documents tels que le plan de mise en accessibilité de la voirie, qui se traduisent concrètement par des démarches diagnostiques et de mise en œuvre d'actions visant à permettre aux personnes touchées par un handicap de se déplacer et d'accéder aisément aux espaces publics.

I La mise en accessibilité des voiries et de l'espace public : la réglementation et les pratiques à l'échelle européenne et nationale

A - Le cas de cinq pays : Suède, Pays-bas, Belgique, Royaume-Uni et Espagne

Une étude récemment réalisée auprès de cinq pays d'Europe, la Suède, les Pays-Bas, la Belgique, le Royaume-Uni et l'Espagne ont permis de mettre en évidence le fait que ces pays avaient une approche assez similaire en matière d'accessibilité des espaces publics. En effet, ces pays procèdent d'une manière globale, et ont une approche beaucoup moins normative dans le traitement de l'accessibilité. L'obligation de résultats remplace effectivement ici la précision du cadre réglementaire, et notamment l'idée de systématiquement recourir à un référent "accessibilité" qui pose un regard large sur les projets. D'ailleurs, la ville de Avila située en Espagne a reçu en décembre 2010 le prix européen de l'accessibilité. Les collectivités françaises peuvent sans nul doute s'inspirer de nos voisins européens, tant sur le plan organisationnel (la transversalité des services y est de règle) que technique voire réglementaire.

B - Que dit la loi de 2005 sur l'accessibilité des espaces publics en France : le PAV et le SDA

Tout d'abord, qu'est-ce que le handicap ? Il apparaît utile de saisir les notions de PMR et d'accessibilité pour mieux comprendre la réglementation liée à ces domaines en France.

Les personnes à mobilité réduite (PMR) représentent grand nombre de personnes tels que les personnes qui souffrent d'un handicap (visuel, auditif, cognitif, moteur) mais également les personnes de petite taille, les femmes enceintes, les personnes âgées, etc. Ces personnes doivent comme tout un chacun avoir accès aux logements, aux espaces publics, aux transports, etc. C'est pourquoi la législation française s'est penchée sur ce problème d'accessibilité pour tous, et un grand pas a été franchi avec la loi n° 2005-102 du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Les points principaux de la loi, à savoir les obligations réglementaires pour les collectivités et les établissements publics à coopération intercommunale sont notamment la mise en accessibilité complète des transports en commun et des établissements recevant du public pour 2015, et l'élaboration d'un plan de mise en accessibilité des voiries et de l'espace public pour 2009 (PAV).

Il est à préciser que le plan de planification des actions de mise en accessibilité d'une collectivité ou EPCI doit définir les mesures à prendre pour rendre accessible les voies et les espaces, de préciser les conditions et les délais de réalisation des aménagements prévus et de donner la procédure à suivre pour sa révision.

Il est à noter que les schémas directeurs d'accessibilité (SDA) dont l'échéance est maintenue à 2015 font l'objet d'un nouveau décret publié le 6 novembre 2014, qui fixe les conditions de mise en œuvre (points d'arrêts prioritaires pour transports en commun, formation des personnels, décisions d'approbation des travaux, etc).

II Les outils et moyens qui permettent la mise en accessibilité de l'espace public, l'exemple de la commune de Communay

A - Les diagnostics d'accessibilité et le PDU

Pour faire suite à loi du 11 février 2005, le décret du 17 mai 2006 instaure l'obligation d'effectuer des diagnostics d'accessibilité des établissements recevant du public de première à quatrième catégorie. Nous retrouvons ici une démarche similaire au plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, à savoir la nécessité d'établir un diagnostic d'accessibilité. Le diagnostic va permettre, en s'organisant en "mode projet" d'apporter des éléments d'aide à la décision pour des aménagements futurs, tout en tenant compte du contexte territorial et des enjeux se rapportant à l'existant. Par ailleurs, il existe un autre outil essentiel dans la prise en compte de l'accessibilité, il s'agit des PDU (plans de déplacement urbain). Le plan de déplacement urbain, qui fixe les orientations politiques en matière de déplacement, doit faire apparaître dans son contenu un traitement cohérent de l'accessibilité. Des fiches actions, comme la ville d'Orléans le propose, peuvent être jointes. Elles devront indiquer les mesures d'aménagement et d'exploitation en faveur de l'accessibilité (autorité responsable, partenaires, échéancier, etc). Bien évidemment devront être associés les représentants des commissions d'accessibilité du territoire. Il est possible de consulter les villes de Mulhouse, Amiens, Grenoble et Orléans pour obtenir des exemples de prise en compte de l'accessibilité dans les PDU.

B - L'accessibilité vue dans son ensemble : l'exemple de COMMUNAY

Commune de 4000 habitants, COMMUNAY a souhaité mener une réflexion globale sur les déplacements favorisant les modes doux tels que la marche et le vélo et a pris soin d'y intégrer un plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Le plan de déplacement durable (PDD) voulu par COMMUNAY, non obligatoire, permet de proposer un certain nombre d'actions pour lesquelles la problématique de l'accessibilité sera associée. Cette démarche cohérente implique de produire un état des lieux global du territoire de la commune, et de définir les enjeux que ce soient en matière de déplacement ou d'accessibilité. Au final, cette mise en conformité globale de l'espace public a débouché sur des aménagements concrets telles que la mise en place d'une zone de rencontre "accessible" par exemple. COMMUNAY est un exemple parfait de concertation et de pédagogie pour mener à bien deux projets qui, au final, sont excessivement liés : le PAVE et le PDD.

La mise en accessibilité de l'espace public en France s'appuie sur une réglementation précise, telles que la loi du 11 février 2005 pour l'accessibilité des voiries, ou le décret de 2006 et les articles R-III du code de la construction et de l'habitation qui précise les normes du bâti en matière d'accessibilité. Cependant, bon nombre de communes sont à la traîne puisque l'élaboration des plans d'accessibilité de la voirie, dont l'échéance est pour 2009, n'ont toujours rien produit. Et que dire de la mise en accessibilité des Etablissements recevant du public pour fin 2015 ? Allons voir chez nos voisins européens dont la réputation en matière d'accessibilité n'est plus à faire. Mais le CERTU et le CNFPT envisagent la création d'un réseau de villes européennes, cela ne pourra que faciliter les échanges sur ce vaste et essentiel domaine qu'est l'accessibilité.

Note avec propositions pour l'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie de la communauté d'agglomération d'INGECO

A l'attention de M. le Directeur général des services

En tant qu'ingénieur chargé de la mission "accessibilité" de la voirie, vous m'avez demandé de proposer une méthodologie d'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie de la communauté d'agglomération de Ingeco. Cela nécessite une démarche adaptée aux moyens humains et économiques de l'agglomération. En outre, les étapes indispensables à la légitimité et à la pérennité du processus sont d'établir un diagnostic, de désigner les instances de pilotage et de définir les objectifs à atteindre. De cette démarche découle le dispositif opérationnel, et plus concrètement les actions à mener et les moyens nécessaires s'y rattachant. Enfin, l'évaluation des opérations en vue d'un réajustement finalise le projet.

I - Analyse du projet d'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie : diagnostic, définition des instances de pilotage et des objectifs

A - Le diagnostic des voiries

La réalisation du projet d'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie de la communauté d'agglomération (CU) nécessite au préalable de produire un état des lieux des voiries qui sont dans l'emprise de la CU, avec notamment l'état des lieux des sites conformes et non conformes (certains ont déjà été traités), ainsi qu'une liste exhaustive des aménagements manquants qui pourront être recueillis suite à une concertation avec les associations de personnes handicapées. Les accès aux établissements recevant du public seront également recherchés, car les abords devront être intégrés au plan d'accessibilité de la voirie. Le diagnostic est un outil indispensable qui va permettre de connaître les réalités territoriales et les attentes économiques et sociales. Considérant que les compétences en interne sont insuffisantes, il convient de faire appel à un bureau d'études extérieur à la communauté d'agglomération (également par souci de neutralité) afin de réaliser l'état des lieux. Pour être conforme à la réglementation, le bureau d'études sera désigné après passation d'un marché d'études (vérifier que le service voirie a le budget pour cela). Les données relatives aux voiries et ERP sont renseignées dans un document avec tableaux et cartographies. Ainsi sont mis en évidence les dysfonctionnements, manques mais aussi les opportunités d'aménagements, permettant ainsi la future réalisation du cahier des charges du projet global.

Tout projet de ce type implique la création d'un comité de pilotage à minima.

B - Les instances de pilotage

Dans le cas présent, l'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie nécessite la création d'un comité de pilotage et d'un comité technique. En effet le comité de pilotage, ici présidé par l' élu référent "voirie", associé à l' élu référent "bâtiment", sera composé d'autres élus si nécessaire, des représentants des associations de personnes handicapées, du directeur général des services et de responsables des directions infrastructures, réseaux, bâtiments.

Le comité de pilotage chargé de l'arbitrage et de la validation des décisions du comité technique va assurer la programmation dans le temps et la coordination des actions à mener. Il va surtout proposer un cahier des charges à l'équipe projet, établi avec les associations. Enfin le comité de pilotage mettra en place un suivi des actions. Le comité technique ou équipe projet est composé de l'ingénieur chargé de mission "accessibilité voirie", de cadres et agent techniques. L'ingénieur est l'animateur du projet, fondamental et essentiel car il fait le lien entre les élus, les associations, les autres services.

Bien entendu, chacun veillera à ce que chaque action soit menée dans le cadre de la réglementation du Code des marchés publics.

Ainsi pour une mise en œuvre optimale du projet, le comité de pilotage va en premier lieu définir les attentes et va pouvoir constituer le cahier des charges.

C - La définition des objectifs

Le premier est réglementaire. En effet, chaque action à mener devra s'appuyer sur une réglementation bien spécifique relative à l'accessibilité. Il s'agit de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour ce qui concerne le plan d'accessibilité de l'espace public et également des articles R111-9-7 à R111-9-11 du code de la construction et de l'habilitation et de l'article 14 du décret n° 2006-555 relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées des ERP.

Le second objectif est technique : il regroupe tous les éléments techniques à modifier et réaménager. Il s'agit ici des trottoirs (largeur, mobilier urbain mal placé, obstacles divers), des passages piétons et traversées, des rampes d'accès aux ERP, du partage de la voirie (mise en place de zones apaisées avec intégration de l'accessibilité) etc. Pour le dernier objectif, qui est primordial, il s'agit d'intégrer tout au long du dispositif toutes les personnes qui touchent de près comme de loin le projet d'élaboration du PAV. Il convient de ne pas omettre de lister toutes les associations de personnes handicapées, et de veiller à communiquer tous les agents concernés des villes de l'agglomération.

Afin d'atteindre les objectifs recherchés, je vous propose le dispositif opérationnel suivant.

II La mise en œuvre du projet d'élaboration de la mise en accessibilité de la voirie

A - Les actions à mener

Au vu de l'analyse de l'état des lieux, du travail effectué par le comité de pilotage et l'équipe projet (notamment élaboration du cahier des charges), et des objectifs à atteindre, je vous propose la mise en place d'un marché de travaux en vue de la réalisations des solutions techniques d'aménagement pour la mise en accessibilité de la voirie : abaissement des trottoirs, mise en place de répéteurs feux tricolores, réfection des places de stationnement réservées au PMR, franchissement des carrefours, mise en place de bandes podotactyles, etc.

Comme précisé ci-avant, le marché de travaux devra être passé selon la réglementation du code des marchés publics. La meilleure solution ici est de passer un marché à bons de commande sur plusieurs années, étant donné la quantité de travaux à effectuer.

B – Les ressources à mobiliser

Les moyens humains tout d'abord : il s'agira de former les techniciens et agents techniques pour le suivi des aménagements d'accessibilité. S'il n'existe pas de formation en interne, il conviendra de faire appel à des formateurs externes ou au CNFPT.

D'autre part, ce projet va avoir un impact sur l'organisation du travail. Il faudra sans réorganiser les services concernés (voirie, bâtiment). Il est important de ne pas écarter de ce projet les instances paritaires et représentants du personnel. De plus, les moyens matériels ne sont pas à négliger, à savoir la mise en place d'une partie communication avec plaquettes, opérations "internet", journaux locaux, etc.

Enfin les moyens financiers : ils sont dimensionnés au projet. Ici, dans le cadre d'un marché de travaux à bon de commande impliquant des investissements, le financement sera pluriannuel. Chaque année il sera ajouté une somme au budget. En fonctionnement, il faudra prévoir le remplacement du matériel, la signalisation, etc...

C – Le processus d'évaluation

Il est recommandé au comité de pilotage d'engager l'opération de suivi, confiée à l'équipe projet. Celle-ci définira la périodicité des évaluations grâce aux grilles et tableaux du cahier des charges. Un réajustement sera prévu en cas de dysfonctionnements.

Pour conclure, la mise en place d'un projet d'élaboration de mise en accessibilité de la voirie, c'est-à-dire ce que la loi nomme le PAV (plan d'accessibilité des voiries) nécessite l'implication de nombreux services et personnels de la collectivité, décisionnaires ou exécutants et également l'adhésion des associations. En d'autres termes, un pilotage de ce type, en "mode projet" est le gage d'une mise en œuvre du projet qualitative. La collectivité s'en trouve forcément renforcée en efficacité, tant au niveau de son fonctionnement interne que dans la gestion des éléments extérieurs.