

Afin de respecter cette chaîne de déplacement différents acteurs doivent se coordonner (élus, techniciens et usagers notamment).

L'intégration d'une concertation en amont de la réalisation d'un PAVE est également un enjeu fort. Celle-ci permet dans certains cas de faire prendre de la hauteur et ainsi d'intégrer à la réflexion les différents modes de déplacements.

Tous ces regards croisés et transversaux doivent permettre d'évaluer les dysfonctionnements existants sur l'espace public et de réaliser des diagnostics d'accessibilité (pour les ERP), des PAVE pour les espaces publics et des schémas directeurs d'accessibilité des services de transports en commun. Concernant spécifiquement les PAVE le délai de 3 ans laissé aux collectivités depuis la sortie du décret de 2006 constitue un objectif complexe notamment au regard de l'organisation des services et des moyens disponibles.

II - Une réglementation très présente mais laissant place à des innovations locales et européennes.

A. Une approche normative de l'accessibilité.

Comparativement aux autres pays européens, la France impose un cadre très précis et exhaustif des objectifs à atteindre en matière d'accessibilité.

De la loi du 11 février 2005 et plus précisément des articles 45 et 46 ont découlé la parution des décrets n° 2006-1657 et 2006-1658. Le PAVE est issu du décret n° 2006-1657. L'arrêté du 15 janvier 2007 est quant à lui issu du décret n° 2006-1658 et fixe les règles techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Toutes ces réglementations ont permis de définir les zones et les travaux concernés à savoir la réalisation de voies nouvelles, l'aménagement d'espaces publics, les travaux modifiant la structure ou encore les travaux de réhabilitation de cheminement. Il faut noter que ces interventions ne sont pas obligatoirement réalisées dans le cadre d'un PAVE.

Plus spécifiquement la réglementation fixe le contenu du PAVE.

CENTRE DE GESTION
DE LA FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE DU RHÔNE

CONCOURS ou EXAMEN

donnant accès à l'emploi de :

Ingénieur territorial

à titre interne ☐ (1)

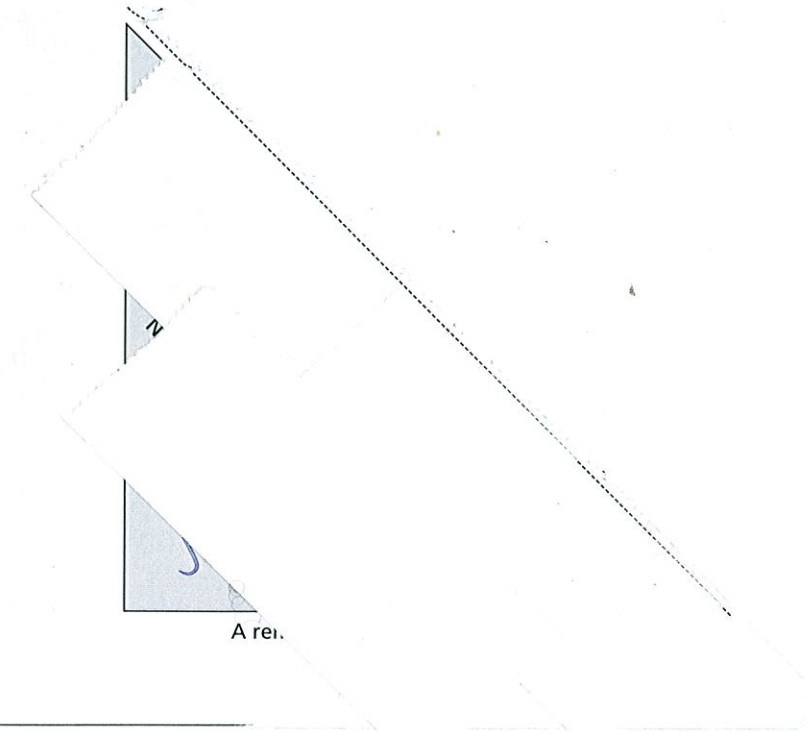
à titre externe ☒ (1)

au titre du troisième concours ☐ (1)

Spécialité Infrastructures et réseaux

Épreuve de Note

Date de l'épreuve 17 juin 2015



Colonne réservée
à l'Administration

Numéro de correction

48

Numéro d'anonymat

Note attribuée
(réservé au jury)

16,00

Visa du jury ou de la
Commission de Surveillance

Communauté d'agglomération
d'INGECO
Mission "accessibilité de la voirie"

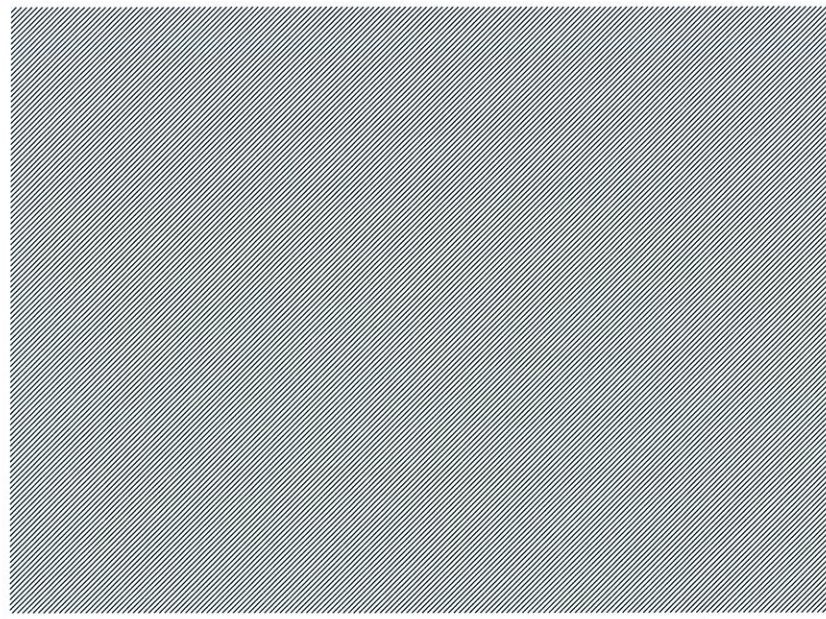
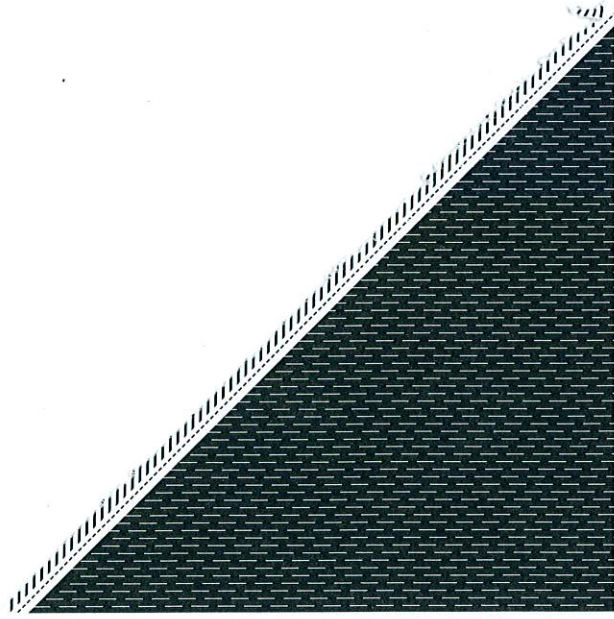
le 17/06/15

NOTE à l'attention de Monsieur le Directeur
général des Services

Objet: Le plan de mise en accessibilité de l'espace public

Références

- Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 sur l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
- décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- arrêté du 15 janvier 2007 règles techniques
- arrêté du 8 décembre 2014



L'accessibilité des établissements recevant du public (ERP) mais également de leurs abords doit permettre à chacun d'effectuer ses démarches sans difficultés dans un environnement de qualité et de partage de l'espace public. La réalisation de plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) est une obligation réglementaire découlant de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 et plus précisément du décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006. Aussi les collectivités ne peuvent plus ignorer la notion de handicap et se doivent de mettre en œuvre un certain nombre de mesures pour permettre une accessibilité pour tous. A ce titre, il conviendra de définir dans un premier temps l'accessibilité et d'identifier les enjeux du développement d'une culture commune. Dans un second temps, en étudiant la réglementation existante ainsi que les initiatives françaises et européennes, il sera possible d'appréhender les démarches à suivre pour l'élaboration d'un PAVE.

I. Une évaluation du public concerné et des dysfonctionnements d'accessibilité des espaces.

A. La notion d'accessibilité pour tous.

Lorsque l'on parle d'accessibilité, il est important de commencer par la

définir. Aussi celle-ci peut s'envisager comme la résultante entre une personne, ses capacités et son environnement. Cette notion d'accessibilité doit ainsi tenir compte des aptitudes et difficultés de chacun.

La loi du 11 février 2005 élargit aussi la notion de handicap à tous types de handicaps. Cela prend en compte la déficience visuelle, auditive, psychique, cognitive, mentale et motrice ainsi que les personnes à mobilité réduite (PMR). Cette loi remet l'accessibilité pour tous au centre plutôt que de stigmatiser le handicap.

Cette prise de conscience de la nécessité d'espaces accessibles à tous est d'autant plus importante que des recherches ont révélé que potentiellement 30 à 35% de la population peut être concernée. Si l'on élargit au niveau européen, on s'aperçoit que les différents pays d'Europe ont malgré tout une approche assez semblable et cohérente de l'accessibilité. En effet les textes réglementaires européens traitent du même type de personnes que celles visées dans la loi du 11 février 2005 et chaque pays a vocation à traiter l'accessibilité dans son ensemble que ce soit le bâti, la voirie ou encore les transports collectifs.

B. La transversalité comme élément fondateur d'une culture de l'accessibilité.

La réalisation d'un PAVE nécessite la mobilisation de compétences diverses et variées. Un enjeu principal se situe dans l'organisation des services des collectivités. En effet l'accessibilité est une notion qui n'est pas propre à un métier ou un service mais doit cependant être considérée comme un pilier des réalisations d'aménagements.

D'autre part les collectivités étant responsables des ERP elles se doivent de mettre en accessibilité ceux-ci (avec la réalisation de diagnostics préalables) mais également ses abords. Il s'agit de l'objectif de continuité de la chaîne du déplacement. La loi du 11 février 2005 impose ainsi la notion de continuité des cheminements et de logique d'itinéraires.

les propositions qui lui sont faites. Celui-ci sera composé d'un élu par commune de l'agglomération et du vice-président de notre communauté d'agglomération (CA) en charge des espaces publics. Le directeur des services techniques (DST) pourra ponctuellement assister à ces COPIL à la demande des élus afin d'avoir un angle de vue plus technique.

Par la suite il faut mettre en place le comité technique (COTECH). Le chef de projet de ce COTECH sera entouré de partenaires ayant des approches transversales. En effet, un enjeu principal du PAVE est de prendre en compte la dimension accessibilité dans sa globalité. Je me propose en tant que chargé de mission "accessibilité de la voirie" d'être chef de projet. Comme partenaires, j'envisage d'avoir un référent par commune, si possible venant de services différents (urbanisme, déplacement, économie, bureau d'étude, TC). Je souhaite également associer un représentant de la commission d'accessibilité intercommunale, un référent d'association de cyclistes, de parents d'élèves, de commerçants et bien sûr un référent par type de handicap (visuel, moteur, auditif, psychique). Cela peut représenter beaucoup de monde, aussi je m'appliquerai à établir des ordres du jour précis et de d'associer les partenaires suivant celui-ci.

Il conviendra ensuite de définir le périmètre d'action souhaité et de le faire valider par le COPIL. Ce périmètre est important car même si les diagnostics se font à l'échelle de l'agglomération, ils seront ciblés sur certaines thématiques validées.

B. Des diagnostics transversaux.

Une fois le périmètre d'action défini, il conviendra d'établir un état des lieux sur la totalité de l'agglomération. Ces diagnostics seront orientés sous l'angle accessibilité notamment afin d'établir des éventuels dysfonctionnements dans la chaîne du déplacement (cadre du bâti, voirie, aménagements des espaces publics, systèmes de transport). Ces diagnostics demandent des compétences croisées et assez spécialisées, c'est pourquoi, je proposerai que la CA ait recours à un bureau d'étude extérieur pour les réaliser.

Celui-ci doit préciser les mesures à prendre pour rendre accessible les voies situées sur la commune, donner les conditions et délais de réalisation. Il doit également être révisé selon une procédure et un calendrier à définir. Son adoption se fait par délibération du conseil municipal.

Toujours résultant de la loi du 11 février 2005, le plan de déplacements urbains (PDU) se voit doté d'une annexe accessibilité obligatoire. Ces annexes ont été appropriées par les collectivités de manières diverses permettant ainsi une richesse dans les démarches entreprises.

B. Des initiatives françaises et européennes pour un meilleur partage de l'espace.

Afin de renforcer ses connaissances sur l'accessibilité le Cerlu a mené une étude de terrain dans plusieurs pays européens. Il ressort d'un point de vue global que l'approche de la notion d'accessibilité est assez similaire dans les divers pays d'Europe à quelques variations près.

Par exemple la Suède prend en compte dans sa notion d'handicap les personnes souffrant d'allergie.

Concernant la transversalité nécessaire aux services Barcelone a organisé un groupe de travail avec un référent par service concerné par l'accessibilité alors que Liège a créé un service communal unique et que la ville de Ruffhouse a désigné deux référents accessibilité.

Amiens a quant à elle travaillé en étroite collaboration avec les associations via sa commission communale d'accessibilité. Elle a également désigné une trentaine d'agents à la fois de la ville et de la communauté urbaine comme référents permettant ainsi le développement d'une culture commune.

L'élaboration d'un PAVE par une collectivité doit reposer sur une transversalité à toutes les échelles qu'elle soit temporelle, spatiale, dans l'organisation des services ou encore dans l'association des partenaires. La réglementation française fixe un cadre très précis permettant de guider dans la mise en place

de ce document destiné au mieux vivre ensemble. Il doit partir de diagnostics globaux pour ensuite établir des schémas propres à chaque commune en ayant pour objectif la continuité de la chaîne de déplacement et l'accessibilité pour tous.

Communauté d'agglomération
d'INGECO
Mission "accessibilité de la voirie"

R 17/06/15

NOTE à l'attention de Monsieur le Directeur
Général des Services

Objet : Propositions de méthodologie d'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et de son application

Vous avez souhaité une méthodologie d'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie (PAVE) ainsi que de son application. En effet, notre communauté d'agglomération n'a jusqu'ici pas traité, dans sa globalité, la problématique de la mise en accessibilité de la voirie et des bâtiments publics. La réglementation nous imposant cette mise en conformité, c'est une opportunité qu'il faut y voir afin de contribuer à un meilleur partage de l'espace public et au mieux vivre ensemble. Aussi, je vous propose, dans un premier temps, de vous présenter les équipes projets, les partenaires et les diagnostics envisagés dans cette démarche. Par la suite, je développerai l'élaboration du PAVE avec des propositions opérationnelles. Enfin, je terminerai par son application, l'accompagnement des communes de l'agglomération et l'évaluation prévue pour un retour d'expérience et un enrichissement des méthodes de travail de notre collectivité.

I. Connaître son territoire et s'entourer de partenaires.

A. Définition du périmètre d'action.

Avant de se lancer dans l'élaboration même du document, il convient de bien définir le périmètre de celui-ci et d'identifier les équipes projets et partenaires associés. Il conviendra tout d'abord de mettre en place le comité de pilotage (COPIL) chargé de prendre les décisions et de valider

Les agents référents par thématique resteront cependant de bon appui.

Ces diagnostics d'accessibilité seront d'excellents documents d'aide à la décision et permettront de présenter en COPIL des premières pistes ou du moins lieux stratégiques pour l'élaboration du PAVE.

II - Le PAVE : une élaboration partagée

A. Une nécessaire concertation

Une fois les diagnostics établis et présentés en COPIL, le COTECH va travailler à l'élaboration même du PAVE en ciblant des secteurs identifiés dans les diagnostics.

Dès cette phase, la concertation et le fort partage politique seront des éléments clés et aidant pour l'équipe projet.

Il sera nécessaire de revenir vers les usagers régulièrement et ils seront des atouts précieux pour par exemple établir par la suite des échéanciers de travaux.

La commission d'accessibilité aura aussi un rôle important permettant lors des propositions de faire le relais aux associations par exemple sur des choix de matériaux, de couleurs et de pictogrammes.

Les référents n'étant pas tous présents en même temps aux réunions du COTECH je proposerais qu'une fois tous les deux mois la totalité des intervenants puisse échanger et faire remonter leur réseau des concertations de terrain.

B. Des propositions concrètes à communiquer

En parallèle de la concertation va se bâtir le PAVE de manière plus concrète. En effet suite aux diagnostics puis à la concertation vont apparaître certains secteurs comme prioritaires par exemple lorsqu'un établissement recevant du public (ERP) finit sa mise en accessibilité il sera judicieux de mettre également en accessibilité les cheminements menant à celui-ci ainsi que

les anêts de transports en commun.

Concernant le calendrier il sera nécessaire d'établir un échéancier précis une fois les aménagements retenus.

Pour financer par la suite l'application du PAVE et les travaux en découlant, je proposerai au COPIL l'établissement d'un plan pluriannuel d'investissement (PPI) afin de pouvoir l'inscrire au budget à l'avance et d'établir les dépenses. Les recherches de subventions seront également effectuées.

Dans le cas d'une mise à jour de notre plan de déplacements urbains (PDU) une annexe sera réalisée et servira aux communes notamment pour communiquer.

III. Application du PAVE : tenir compte des spécificités de chacun

A. Accompagnement des communes

La CA souhaite laisser la commune comme porte d'entrée pour les demandes d'usagers.

Les fiches actions basées sur l'annexe du PDU aideront les communes pour chaque aménagement réalisé en précisant les partenaires, les échéanciers et les docs de référence.

La CA pourra aider chaque commune dans la passation des marchés par exemple et un référent sera disponible (moi par exemple) pour les aider au suivi des travaux.

B. Evaluation et révision

Il conviendra lors des réunions du COTEC d'établir la méthodologie de révision du PAVE. Celle-ci sera soumise à la validation du COPIL.

D'autre part je souhaite proposer une grille d'indicateurs destinés à la fois aux agents et aux usagers afin d'avoir un retour sur les aménagements réalisés dans le cadre du PAVE.

Je proposerai un retour et un partage de ces grilles avec les représentants de la commission d'accessibilité.

En conclusion, l'élaboration d'un PAVE nécessite une approche transversale aussi bien dans notre organisation, que dans les partenaires à associer. Elle permet la mise en commun d'approches aussi diverses qu'intéressantes. Ces types de projets sont l'avenir de nos collectivités dans un contexte d'amélioration continue du service public et permet le décloisonnement professionnel des agents. IP promeut enfin des valeurs de respect et de mieux vivre ensemble, tous avec nos différences.