

ÉTUDE DE CAS

Spécialité Aménagement urbain et développement durable, concours interne, 3^e concours TP2

SESSION 2007 - Durée : 4 h - Coefficient : 1

Ce sujet a été donné en 2007 aux concours interne et 3^e voie de technicien supérieur territorial. Il est tout à fait adapté à l'épreuve d'étude de cas des concours interne et 3^e voie de TP2.

Une ville de 10 000 habitants (« La Ville »), compétente en matière d'aménagement, souhaite revaloriser son centre-ville. Ce projet devra prendre en compte les éléments suivants :

- Le centre-ville se structure en deux places, reliées par une rue piétonne, il est longé par un axe très passant (route nationale).

- L'une des places est bordée d'un château (monument historique) dans lequel a été aménagé le musée, d'un équipement culturel constitué d'une médiathèque, d'une salle d'exposition et d'une salle de spectacle. Le tissu commercial y est essentiellement constitué de bars, brasseries, restaurants et de l'office de tourisme.

- L'autre place est plus institutionnelle avec l'hôtel de ville, de nombreuses banques et quelques commerces.

- Ces deux places ont essentiellement une fonction de parc de stationnement, les espaces sont mal différenciés, la place des piétons est réduite à sa plus simple expression. La ville envisage de redynamiser ce centre en perte de vitesse par la reconversion d'une friche urbaine toute proche en un pôle urbain disposant de fonctions de services (bureaux, commerces) et de logements, essentiellement collectifs (accession et locatif – social ou non). L'objectif est triple :

- relier de manière cohérente, pour les habitants, ces 2 pôles d'attraction, notamment par la création de liaisons piétonnes et cyclables et l'implantation de mobilier urbain ;

- valoriser les espaces centraux et les équipements publics qui les bordent (aménagement, accessibilité...) ;

- rationaliser le stationnement des véhicules et la circulation en centre-ville.

En qualité de technicien principal territorial en charge de l'environnement architectural, au sein du service aménagement de La Ville, à partir de l'ensemble des éléments joints et de vos connaissances personnelles, il vous est demandé de présenter :

1 Une analyse du contexte général du site, des contraintes et des problématiques. (6 points/20)

2 Les points forts à respecter pour obtenir un aménagement de qualité : éléments qui devront figurer au cahier des charges pour le recrutement du programmiste. (6 points/20)

3 La description des opérations à mettre en œuvre : procédure de mise en concurrence pour le recrutement d'un bureau d'études, proposition de modes de concertation avec les habitants, calendrier prévisionnel. (5 points/20)

4 Les bases d'un programme d'aménagement conforme à l'objectif fixé qui seront reportées sur le plan joint (document 6). Celui-ci sera à joindre à votre copie. (3 points/20)

Documents joints

Document 1 : Informations générales, présentation de La Ville.

Document 2 : Cartographie de l'état actuel du centre-ville étudié.

Document 3 :

« Une même équipe d'architectes pour les espaces publics et les équipements », *Le Moniteur*, 9 juin 2006.

Document 4 :

« Le stationnement cherche sa place », *La Moniteur*, 2 juin 2006.

Document 5 :

« Les villes comblent leur retard », *La Gazette*, 22 mai 2006.

Document 6 :

Document à constituer par vos soins et à rendre avec votre copie : plan présentant les bases d'un programme d'aménagement (remis en double exemplaire).

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents volontairement non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

Document 1

Présentation de « La Ville »

La Ville compte près de 10 000 habitants, elle constitue un pôle urbain structurant regroupant un ensemble d'activités et de services important pour la campagne environnante.

La morphologie urbaine

La Ville bénéficie d'une histoire riche qui marque fortement son patrimoine paysager, architectural et urbain.

La vieille ville forme un ensemble compact à l'intérieur des anciennes fortifications.

La ville de l'époque classique s'organise à l'intérieur de fortifications de type Vauban. De ce système de fortification, il demeure aujourd'hui le château, une partie de la porte de Paris au sud et de la porte de Bretagne au nord.

Les faubourgs des XIX^e et XX^e siècles sont constitués par deux axes transversaux nord-ouest et sud-est. Les faubourgs se développent donc le long des axes existants. De cette même période datent des cités ouvrières, faites de petites maisons en bande de type R+1.

La reconstruction des années 20 modifiera peu cette organisation urbaine.

Les années 1950-1960 sont marquées par la construction d'un habitat de type pavillonnaire, de maisons en bande et d'immeubles d'habitat collectif.

Dans les années 1970, la ville connaît une forte expansion, de nombreux logements, d'importants équipements comme le lycée, les gymnases, la piscine sont construits.

Cette urbanisation va se poursuivre par des lotissements plus classiques, maisons isolées sur des parcelles plus ou moins carrées, organisés autour d'impasses.

L'urbanisation récente des années 1980-1990 voit surtout le développement d'une zone commerciale sur le plateau au nord, tandis qu'une ZAC d'habitat pavillonnaire se construit dans le même secteur.

Typologie architecturale et caractéristique du bâti du centre-ville

Le centre ancien présente une certaine homogénéité de bâtiments à R+1 ou R+2, mitoyens. Cette homogénéité est principalement la résultante de l'unité de la trame parcellaire, qui admet la diversité des expressions architecturales.

L'hôtel de ville présente sur la place une façade Renaissance en pierre de taille blanche flanquée de tourelles, et sur la rue principale un corps de bâtiments Louis XVI.

Le château a fait l'objet d'une extension par un bâtiment contemporain remarquable, lors de la création du musée.

Les monuments classés :

- le château ;
- la porte de Bretagne ;
- l'église Saint-Jean.

Présentation du centre-ville

Le centre-ville est composé de deux pôles d'attractivité :

- La place du Château, avec le château, le musée et le pôle culturel.

Elle connaît un afflux de touristes assez important, particulièrement grâce à la notoriété du musée : environ 40 000 visiteurs par an, dont 2/3 sont des groupes.

Actuellement, les autocars déposent et reprennent les visiteurs qui ne circulent donc pas dans La Ville.

Les bars, les brasseries et restaurants bénéficient donc d'une affluence touristique limitée, du fait que les touristes passent rarement plus d'une demi-journée dans La Ville.

– La place de l'Hôtel-de-Ville a perdu de son attractivité au fil des années en raison du faible nombre de commerces et de leur manque de dynamisme. En effet, le tissu commercial est principalement composé de services de type banques, coiffeurs, mutuelles... Il existe peu de commerces de biens d'équipement de la personne, de biens de loisir ou culturels qui trouveraient pourtant une clientèle importante, compte tenu de l'aire de chalandise importante de La Ville. Ces quelques commerces présents dans La Ville se situent principalement dans la zone commerciale située à l'entrée nord de la commune.

Les enjeux liés à la valorisation du centre-ville

La Ville a approuvé à la fin de l'année 2005 son plan local d'urbanisme, dont l'élaboration a été précédée d'une réflexion sur son projet de développement, à moyen terme. L'un des principaux objectifs de cette politique est la redynamisation du centre-ville, qui s'essouffle depuis quelques années. Cette tendance est essentiellement visible au travers de la diminution de l'activité, voire de la fermeture de certains commerces et de la baisse de la population. De plus, une friche urbaine couvrant la globalité d'un îlot urbain s'étend en entrée nord du centre-ville.

Pour la commune, la réhabilitation de cette friche permettra de revaloriser une entrée de centre-ville et de participer au redéploiement de l'activité du centre par le biais de l'implantation de services et de fonctions urbaines.

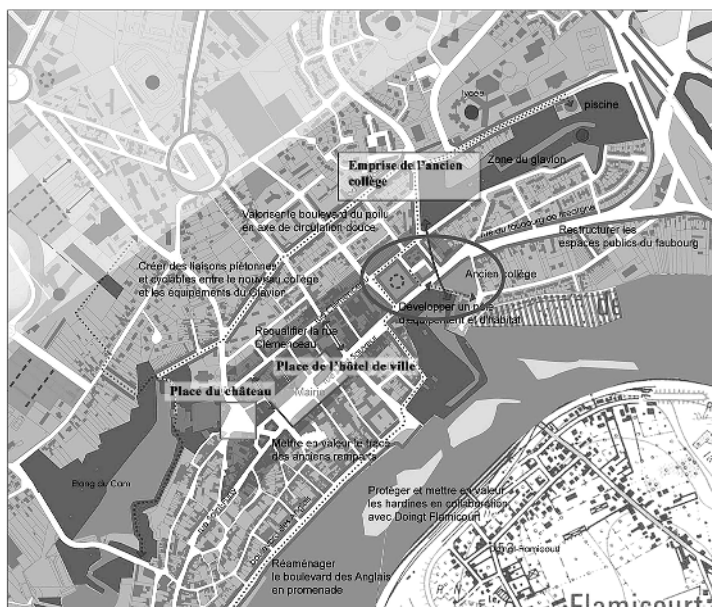
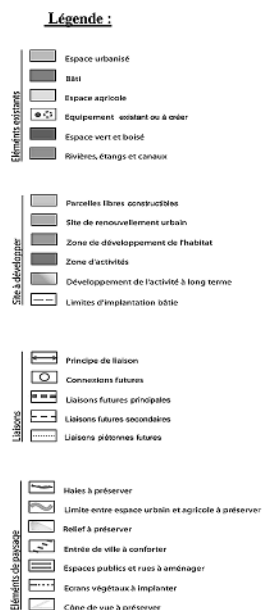
Dans le cadre des orientations d'aménagement, issues du projet d'aménagement et de développement durable (PADD), la valorisation du centre-ville est un enjeu fort.

Le questionnement du conseil municipal se porte aujourd'hui sur le redéploiement des services et des fonctions urbaines du centre-ville.

En effet, les objectifs de la redynamisation du centre-ville et de la requalification de l'ancien collège sont extrêmement liés :

- dynamisation de l'offre commerciale ;
- mise à disposition de surfaces destinées aux services ;
- création de logements « standing » et de logements sociaux – Accession et location ;
- déploiement des modes de transports alternatifs ;
- réflexion sur la place des espaces publics et espaces verts.

Tous ces objectifs devront permettre de répondre à l'enjeu majeur de la municipalité : la valorisation du centre-ville.



Le contenu du programme d'aménagement – une nouvelle perception du centre-ville

Afin de relier les deux espaces où vont, d'une part, se concentrer des activités commerciales, des habitants et des services et, d'autre part, deux équipements culturels de qualité et les fonctions classiques d'un centre-ville, la commune souhaite requalifier

les abords de l'îlot « ancien collège », mais également la traversée du centre-ville vers le musée et la médiathèque. Ce projet pourra notamment comprendre la création d'une piste cyclable, l'implantation d'un mobilier urbain et d'une végétation adaptée, vers les places. Sur ces dernières, le nombre de places de parking devra être réduit afin de laisser plus de place aux piétons.

Document 2

Un centre-ville à dynamiser



Document 3

AMÉNAGEMENT ET URBANISME CONCEPTION

Une même équipe d'architectes pour les espaces publics et les équipements

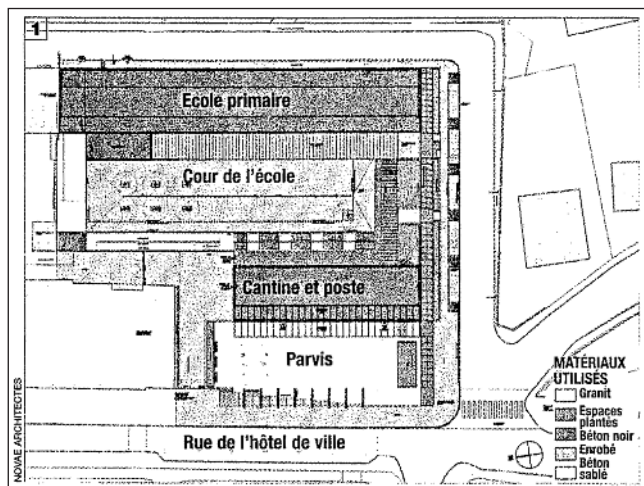
À Villars (Loire), les architectes de l'agence lyonnaise Novae ont conçu à la fois les

espaces publics et les équipements collectifs de ce centre-bourg de la périphérie de Saint-Étienne, créant un ensemble homogène et unifié par ses matériaux.

Joutant la ville de Saint-Étienne, Villars a perdu le caractère que lui avaient donné jadis ses puits de mines, tous désaffectés. Transformée en banlieue résidentielle à croissance rapide, il lui manquait une nouvelle identité. L'intervention des architectes de Novae vient d'y remédier.

Les équipements créés – école primaire, cantine, poste, salle associa-

tive, parking de l'école accessible aux habitants ou PME locales – sont implantés au contact direct des structures préexistantes, la mairie et le parc communal. Équipements nouveaux et anciens se font désormais face, de part et d'autre d'un carrefour en étoile. Les architectes ont dégagé les vues par la création d'un très vaste parvis au long de la branche principale de l'étoile, la grande rue de Villars. Ce parvis, qui mène avec une certaine solennité au bâtiment de la poste, rattrape le dénivelé du terrain par son emmarchement en biais. Celui-ci est souligné par une



Les espaces publics (voirie, parvis, mail) autour des bâtiments déclinent une même gamme de matériaux.

succession de filets d'eau, qui rythme la pente des marches.

Création d'un mail devant l'école

Les concepteurs ont également élargi le trottoir dans la rue perpendiculaire, donnant naissance à un véritable mail qui permet de desservir l'entrée de l'école.

Les places de stationnement disposées entre les arbres d'alignement permettent aux enfants de descendre des voitures en toute sécurité, sur une première bande

piétonne qui suit le dénivelé de la rue par une pente continue. Une seconde bande piétonne, en « pas d'âne », fait suite pour introduire à la cour de l'école. Les livraisons s'effectuent par la façade opposée, sans croiser d'enfants.

Continuité des matériaux

L'unité des espaces extérieurs avec les édifices a été obtenue par l'usage de matériaux communs, par la récurrence de l'élément végétal, et par l'harmonie entre les lignes bâties et celles des espaces publics.

L'esplanade de la poste se conjugue avec l'avent sommital du bâtiment pour donner au site la stabilité horizontale qui lui manquait.

Côté rue latérale, les deux pans de toiture imposés par le plan d'occupation des sols (POS) se font asymétriques pour épouser la pente : une même netteté et simplicité de lignes marque l'architecture et les espaces extérieurs. La continuité des matériaux saute aux yeux devant la poste : les brise-soleil tapissant intégralement son ample façade reprennent le même granit doré que le revêtement de sol du parvis et ses bancs. Sur le mail latéral, c'est l'acier galvanisé qui tient ce rôle fédérateur : utilisé pour l'entourage des arbres, il est employé aussi pour l'ensemble des clôtures de l'école, avec leurs portes. Ces portes laissant passer le regard, on voit l'acier galvanisé régner aussi dans la cour de l'école (escaliers, garde-corps...).

Enfin, les mêmes clôtures et portes adoptent le dessin d'une haie végétale. Voici qui leur fait faire le lien entre la végétation du mail - arbres et tapis de bambous nains - et les épais massifs de bambous qui glissent un filtre devant la cour de l'école, et ponctuent également l'esplanade de la poste.

Gabriel Ehret, *Le Moniteur*, 9 juin 2006.

Document 4

AMÉNAGEMENT ET URBANISME VOIRIES

Le stationnement cherche sa place

Le stockage des véhicules sur les bas-côtés de la chaussée constitue un usage peu valorisant de l'espace public, notamment dans les centres-ville. À défaut de pouvoir l'éliminer totalement, certaines villes tentent de mieux le gérer, voire d'en faire un outil de réaménagement de la voirie.

Consommateur d'espace, inesthétique, anarchique parfois, le sta-

tionnement « de surface » est perçu aujourd'hui comme une nuisance dans les centres-ville. Raison pour laquelle les réaménagements d'avenues ou de boulevards - élargissement de trottoir, plantations d'arbres, bandes cyclables, couloirs de bus, plate-formes de tramways - sacrifient de plus en plus souvent les places de stationnement automobile. « Il y a conflits d'intérêt entre les différents usages de la voirie et le stationnement est aujourd'hui devenu le maillon faible », observe Ronan Golias, chargé de mission à la direction de la voirie et des déplacements à la Ville de Paris.

D'autres facteurs font que l'offre diminue constamment : le plan Vigipirate, une meilleure prise en compte du stationnement réservé

(places GIG-GIC, livraison, deux roues, taxis, convoyeurs de fonds), ou la mise aux normes des chaussées pour le passage des véhicules de secours. À Paris, le nombre de places de stationnement sur voirie est ainsi passé de 225 000 en 1994, à 165 000 en 2003. Une diminution de plus de 25 % en 10 ans.

S'il n'a pas bonne presse, le stationnement constitue pourtant un outil important des politiques de déplacements des grandes villes. Paris, Nantes, Lyon ou Bordeaux visent le même objectif : dissuader le stationnement des voyageurs pendulaires (trajet domicile-travail en voiture) en centre-ville, maintenir celui des résidents, permettre enfin le stationnement de courte durée pour les visiteurs. Avec un moyen privilégié : l'appli-

Bordeaux, quais de la Garonne

Le stationnement latéral pour ralentir la vitesse des voitures

Le stationnement a été pensé comme un élément important du nouvel aménagement de la voirie, sur les quais de la Garonne à Bordeaux. Sa présence, en files latérales, a pour effet de ralentir la vitesse des voitures et d'améliorer la sécurité des piétons ; il confère également une image plus urbaine à des quais qui, jusqu'à dans les années 90 et l'achèvement d'une rocade de contournement, assuraient le transit nord-sud de l'agglomération. « Dans les standards d'aménagement, une rue s'accompagne normalement d'un stationnement latéral », observe Thierry Guichard, directeur général des services de la communauté urbaine de Bordeaux. La transformation de la voie rapide - de deux fois cinq voies en un boulevard urbain à deux fois deux voies - s'est donc accompagnée de la création de 1 500 places de stationnement supplémentaires sur les côtés de la voirie. Une option qui ne correspondait pas, au départ, à la volonté de la Ville qui avait envisagé uniquement des parkings souterrains. Mais l'équipe de maîtrise d'œuvre a su convaincre du caractère urbain que pouvait revêtir un stationnement de surface. Une troisième file a également été aménagée le long de la nouvelle contre-allée. Elle longe la plate-forme du tramway de manière à dégager le pied des façades et à associer plus nettement la contre-allée au trottoir. D'une largeur de 2 mètres, cette file accueille aussi le stationnement réservé (places GIG-GIC...). Elle est traitée en « Lincoln » (2 cm de ressaut), revêtue de pavés de récupération et plantée d'arbres d'alignement.

Fiche Technique

- Maîtrise d'ouvrage : Communauté urbaine de Bordeaux.
- Maîtrise d'œuvre : Michel Corajoud, paysagiste et Pierre Gangnet, architecte.

cation d'une tarification spécifique pour ces différents « clients ».

Le stationnement gratuit connaît ainsi ses dernières heures. Fin 2006, plus aucun quartier de Paris n'en bénéficiera. Cette mesure - peu populaire - s'avère cependant peu efficace pour augmenter l'offre. « Dans le quartier central de la Croix Rousse, à Lyon, cette décision - très contestée au départ - a finalement permis d'éliminer les pendulaires », confie Christine Giraudon, responsable études et prospectives chez Lyon Parc Auto. Si les résidents bénéficient de tarifs préférentiels de manière à maintenir l'habitat dans les centres-ville, les voitures « ventouses » sont impitoyablement chassées par des prix

élevés. « En augmentant le tarif horaire, on agit sur le volume de stationnement, c'est-à-dire sur le nombre de voitures qui peuvent se garer sur une même place », explique Luc Dupont, chef des services stationnement à Nantes Métropole. Mieux utiliser l'offre existante est devenu une priorité : l'espace public y gagne en fluidité.

L'agencement spatial des places de stationnement connaît également des évolutions. Le stationnement en épi disparaît peu à peu. « Les manœuvres qu'il engendre sont dangereuses car les voitures encombrant la chaussée, et cette disposition ne valorise pas la perspective de la rue », remarque Roman Golias.

Le stationnement en file reste, en revanche, une valeur sûre. Il s'intègre mieux dans l'espace public, en particulier lorsqu'il est traité en « Lincoln », c'est-à-dire sur un niveau intermédiaire entre la chaussée et le trottoir. « C'est une manière de resserrer l'espace de la chaussée et de rapprocher les trottoirs », explique l'architecte Pierre Gangnet. Le parking en file fait aussi office de barrière protectrice pour le piéton vis-à-vis de la chaussée. « À condition de faire en sorte qu'il n'entrave pas la visibilité des piétons et des automobilistes au carrefour », ajoute Catia Renneson, chargée d'études au Certu (Centre d'étude et de recherche sur les transports urbains). La suppres-

« Seulement 30 % des automobilistes paient effectivement leur place en voirie »

- Quelles stratégies vous semblent efficaces pour le stationnement sur la voirie ?

Des villes, comme Nantes, ont choisi d'étendre le périmètre du stationnement payant aux quartiers périphériques. Ce qui a eu pour effet de chasser les voitures « ventouses » et de renforcer l'offre de stationnement pour les usagers horaires. La mesure est aussi dissuasive : elle a conduit nombre d'automobilistes à renoncer à la voiture et à utiliser les transports en communs. Nous avons aussi réalisé une étude sur une hypothèse de report, aux portes de Paris, du stationnement résidentiel intra-muros. Mais, pour que les gens acceptent de garer leur voiture loin de chez eux, il faudrait que le prix soit fortement attractif.

- Peut-on parler d'innovations pour le stationnement de surface ?

L'innovation porte moins sur l'organisation spatiale du stationnement que sur les solutions techniques, tels les modes de paiement par téléphone portable ou le porte-monnaie électronique. Mais ces nouveautés peinent à se développer en France. Il faut savoir que seulement 30 % des automobilistes paient effectivement leur place sur voirie, contre 80 % en Grande-Bretagne.

- Comment expliquer cette marque d'incivilité ?

Cela tient notamment au faible niveau de surveillance de la voirie par les agents de police. Par ailleurs, en France, le montant de l'amende pour un cas de non-paiement ne dépasse pas 11 euros, ce qui représente seulement 3 h 40 de stationnement à Paris ! En Grande-Bretagne, le montant est, par exemple, de 150 euros à Londres, un prix beaucoup plus dissuasif.

Éric Gantelet, ingénieur à la Sareco (bureau d'études d'ingénierie du stationnement).

Propos recueillis par Cyrille Le Vêran.

Arcueil, place de la République

Le remodelage du sol minimise la présence des voitures

Le déclassement de la RD58 a permis à la ville d'Arcueil de maîtriser la circulation passante et le stationnement anarchique, entre l'aqueduc de la Vanne et l'église Saint-Denys.

Pour sécuriser les déplacements des piétons, une zone 30 a été créée et les trottoirs ont été élargis.

Le stationnement n'a pas été réduit, mais organisé en épi, du côté de la place de la République. Un nivellement fin de cette place, qui était en légère pente, minimise cependant la présence des voitures.

Le long de la rue, elle a été rechargée en terre pour constituer une terrasse plantée de Gleditsias. Celle-ci met à l'abri de la circulation et du stationnement un parvis, planté de magnolias, ainsi qu'un jardin aménagés sur cette place.

Les voitures se garent en épi, en contrebas de la terrasse, au pied d'un emmarchement serti de dalles de grès et protégé par des arceaux.

Fiche technique

• Maîtrise d'ouvrage : Commune d'Arcueil.

• Maîtrise d'œuvre : Charles Dard paysagiste, Marie-Sophie de Bernis, paysagiste assistante ; AEP Normand, BET.

sion d'une place en amont des carrefours et l'aménagement d'avancées de trottoirs sont donc vivement conseillés.

Sécurité des piétons. Le stationnement latéral peut, néanmoins, s'avérer dangereux pour les cyclistes en raison des ouvertures de portes. C'est pourquoi on veille à mettre en place des séparateurs physiques suffisamment larges (50 cm minimum) entre le stationnement et la piste cyclable.

Un mobilier urbain qui se décline aussi à l'usage des piétons en potelets sur les trottoirs, en bornes rétractables ou sécables, en gali-

nettes (bornes surélevées pour l'écoulement de l'eau) qui sanctionnent portes cochères et zones de livraison... « Faute d'un contrôle suffisant, ce mobilier spécifique est nécessaire pour éviter le stationnement illicite. Mais il est peu esthétique et d'un entretien coûteux », regrette Ronan Golias. Certains concepteurs de voiries, architectes ou paysagistes, utilisent le stationnement comme un véritable outil d'aménagement. Ainsi à Bordeaux sur les quais de la Garonne, le paysagiste Michel Corajoud a choisi d'introduire des places de parking qui contribuent,

avec le terre-plein central et les carrefours surélevés au niveau des trottoirs, à donner une image plus urbaine à cette ancienne voie rapide. « Les voies sur quais sont ainsi passées d'un statut de rocade à une configuration de rue », constate Thierry Guichard, directeur général des services de la communauté urbaine de Bordeaux. Ces aménagements ont eu pour effet de réduire la vitesse du trafic, donc d'améliorer la sécurité des piétons. Une façon d'amener plus d'urbanité dans une grande ville.

Cyrille Vêran, *Le Moniteur*, 2 juin 2006.

Document 5

TECHNIQUE : AMÉNAGEMENT

Accessibilité : les villes com- blent leur retard

Une démarche globale rigoureuse est indispensable.

Le schéma directeur aide à susciter une culture de l'accessibilité pour tous.

La France a pris du retard en matière d'accessibilité des bâtiments et de la ville par les personnes handicapées et celles à mobilité réduite. Souvent, l'ignorance ou l'indifférence vis-à-vis des difficultés de circulation des personnes âgées ou dont la mobilité est réduite n'a pas contribué à lever les obstacles qui parsèment

leurs déplacements dans la cité. Mais la situation est en train d'évoluer. L'allongement de la durée de vie et l'augmentation du nombre de seniors, l'action plus pressante et plus efficace des associations, celle des pouvoirs publics qui ont pris conscience de

l'ampleur du problème, devenu une grande cause nationale traduite par la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances se traduisent par une sensibilisation réelle de la population sur la nécessité de rendre les communes accessibles à

Témoignage : Christine Rolland, chef de la cellule accessibilité à Meylan¹

« Le personnel doit être convaincu du bien-fondé de la démarche »

« La mise en place d'une politique d'accessibilité nécessite la sensibilisation du personnel qui doit être convaincu du bien-fondé de la démarche. La formation doit être pratique et régulière, les « piqûres de rappel » sont nécessaires. La discussion avec les personnes concernées et leur information sont aussi capitales pour le succès des opérations. Le guide de la sensibilisation est un outil indispensable : il valorise la ville et ceux qui le reçoivent. Le schéma directeur est un autre atout. Document de référence, il permet de planifier le travail et préparer le budget. Il doit être vivant et facile d'accès. La rigueur dans la mise en place des dispositions arrêtées est aussi un élément à ne pas négliger. Les services communaux et les entreprises doivent respecter des fiches techniques précises. »

1. Au sein du service urbanisme, environnement et développement durable.

tous. La participation et la citoyenneté des personnes handicapées et l'attitude volontariste de certaines collectivités ont également contribué à amorcer le changement.

Une commune accessible est, ni plus ni moins, qu'une commune où toutes les personnes, y compris celles pénalisées par un handicap ou une réduction de mobilité, peuvent accéder à la mairie, au bureau de poste ou à la piscine, peuvent circuler en sécurité dans les rues, utiliser les transports en commun ou un distributeur de billets.

Impulsion. Certaines villes, sous l'impulsion d'élus ou d'acteurs particulièrement motivés, sont en train de créer les conditions d'une accessibilité pour tous de la voirie et des bâtiments publics. C'est le cas de Guillaumes, un village de 700 habitants dans les Alpes-Maritimes, qui a profité du réaménagement de sa place principale pour installer une main courante dans toutes les rues et les escaliers de la cité. Une démarche récompensée par un prix « Action innovation accessibilité des communes », décerné par les ministères délégués au Tourisme et aux Personnes handicapées, lors du dernier congrès de l'Association des maires de France, le 23 novembre 2005.

C'est également le cas de Meylan (19 000 hab, Isère), aux portes de Grenoble, qui a reçu le même prix (dans la catégorie 5 000 à 20 000 habitants) pour sa politique globale vis-à-vis du handicap. « L'implication de la ville débute réellement en 2002, sous l'impulsion de la maire, Marie-Christine Tardy, et de Sylvie Lefort, conseillère municipale déléguée à l'accessibilité, laquelle dirige un centre d'accueil de l'Association des paralysés de France (APF). Un diagnostic des bâtiments communaux et de la voirie, réalisé par un atelier de réflexion et de veille, auquel participent les représentants des handicapés, révèle qu'une grande partie du patrimoine de la ville n'est pas accessible », commente Christine Rolland, responsable de la cellule « accessibilité, qualité d'usage et HQE » au sein du service urbanisme, environnement et développement durable.

La démarche mise en place s'articule autour de cette cellule de

pilotage, qui bénéficie de l'accompagnement de Régis Herbin, expert conseil en accessibilité au Centre de recherche pour l'intégration des différences dans l'espace de vie (Cridev), chargé également de la mobilisation et de la formation du personnel communal, dispensées lors de journées spécifiques « bâtiments », « voirie », « projets ponctuels ». La première tâche de l'expert consiste à aider à affiner le diagnostic, bâtiment par bâtiment, en décortiquant chaque maillon de la chaîne de déplacement : s'orienter, accéder, repérer, circuler..., selon le principe de la marche en avant. Un diagnostic enrichi par le vécu des membres de l'atelier (par exemple : un miroir dans l'ascenseur améliore la qualité d'usage) et par la visite de certains sites.

Qualité d'usage pour tous. La démarche de la ville en matière d'accessibilité pour tous s'appuie sur deux outils stratégiques : le guide de sensibilisation *De l'accessibilité à la qualité d'usage* et le schéma directeur d'accessibilité. Le premier, rédigé avec le concours de l'expert conseil, est destiné aux architectes afin qu'ils intègrent la qualité d'usage et d'accès dès la conception d'un ouvrage, afin que celui-ci soit adapté, confortable et sécurisé. Le guide s'adresse également aux particuliers qui souhaitent procéder à des aménagements dans un logement existant. Une série de fiches

thématiques par type de bâtiment (ERP, logements collectifs, maisons individuelles, locaux de travail) et sur la voirie est renforcée par des fiches techniques d'aménagement et d'installation réalisées par le Cridev, la Ddass, la DDE ou l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (Anah) et complétée par des adresses et contacts utiles. « Il s'agit bien de conseiller et de sensibiliser les différents acteurs concernés, maîtres d'œuvre et maîtres d'ouvrage, puisque l'usage durable d'un bâtiment accessible nous concerne tous, quels que soient notre âge, notre état de santé et le local fréquenté », poursuit Christine Rolland, du service urbanisme à Meylan.

Schéma directeur. Parallèlement à cette action d'information importante, la ville de Meylan a substitué une politique volontariste de mise en accessibilité de ses bâtiments communaux à un fonctionnement à la demande, en établissant un schéma directeur d'accessibilité qui répertorie les locaux, organise les priorités par quartier et par type d'usage. 40 bâtiments, sur 109, ont été identifiés et 6 d'entre eux bénéficient d'un programme de rénovation et de mise aux normes cette année, pour un budget de 80 000 euros. Premier bâtiment concerné : le club du troisième âge. Le palier sera réaménagé devant la porte d'entrée élargie, et équipé de sanitaires adaptés, de barres d'appui... Autres bâtiments rénovés : un local associatif recevant des personnes handicapées, dont la voirie d'accès est balisée et possède un guide de repérage pour les malvoyants ; une bibliothèque (aménagement des sanitaires, de places pour personnes à mobilité réduite, du cheminement d'accès), une salle audiovisuelle, une salle multi-activité ainsi qu'un local de réunion situé sur le stade de football.

Maquette tactile de repérage. « Les six opérations programmées sont situées dans cinq quartiers différents, les commandes de matériels et d'équipements sont groupées et planifiées, les travaux font l'objet d'un suivi régulier de la part de la cellule d'accessibilité,

Un village primé pour son action innovante

Guillaumes, village de 700 habitants dans les Alpes-Maritimes, a profité du réaménagement de sa place principale pour installer une main courante dans les rues et les escaliers de la cité. Cette main courante permet aux personnes ayant des difficultés de déambulation d'avoir un appui à hauteur de main. La commune a été récompensée par un prix « Action innovation accessibilité des communes », décerné par les ministères délégués au Tourisme et aux Personnes handicapées, lors du dernier congrès de l'Association des maires de France, le 23 novembre 2005.

Issy-Les-Moulineaux

Un centre administratif totalement accessible

« Dans le cadre du projet Iris (Information et réception des Isséens) dont le but est de faciliter les formalités administratives avec la mise en place d'un guichet unique, nous avons réaménagé l'accueil administratif en tenant compte de tous les handicaps », souligne Paul Subrini, premier adjoint au maire d'Issy-les-Moulineaux et conseiller général des Hauts-de-Seine. Avec l'aide de la commission handicap, à laquelle participent des associations, et du service architecture, les architectes du cabinet ODDDB ont conçu un espace d'accueil accessible aux personnes en fauteuil roulant grâce à un cheminement continu sans marche, l'installation de portes d'entrée automatiques, d'ascenseurs à commandes adaptées, de toilettes normalisées, d'un comptoir d'accueil et d'une borne informatique surbaissée. Un système de boucles magnétiques permet aux sourds et malentendants appareillés d'entendre l'agent d'accueil, tandis que les personnes non appareillées disposent de combinés téléphoniques à amplificateur. Un système de traduction en langage des signes par visioconférence facilite la compréhension des informations. Des balises permettent aux aveugles et aux malvoyants de s'orienter. Les ascenseurs sont équipés de boutons en braille, d'un indicateur sonore d'étage et des bandes podotactiles sont installées au niveau des portes et de l'escalier.

Fiche technique

- Maître d'ouvrage : ville d'Issy-les-Moulineaux.
- Maître d'œuvre : service architecture et cabinet d'architectes ODDDB.
- Systèmes sonores : Prodition (boucles magnétiques Otic, système Websourd).
- Systèmes de guidage : EO Guidage.
- Bandes podotactiles : Flipo.
- Bornes d'accès à internet : Rhapsodis.

La ville a été primée en 2005 pour l'aménagement de son centre administratif tenant compte de tous les handicaps.

qu'ils soient réalisés par les services techniques (petites interventions) ou par des entreprises (marchés à bon de commande), détaille Christine Rolland. Ces dernières sont sensibilisées afin qu'elles acquièrent aussi une culture de l'accessibilité, ce qui commence à être le cas », poursuit-elle. D'autres projets importants sont gérés de manière indépendante, compte tenu de leur spécificité. Ainsi, la piscine des Beuclos a été démolie et reconstruite en accessibilité totale, depuis les arrêts d'autobus situés devant l'équipement. Une maquette tactile de repérage permet aux personnes handicapées de suivre les chemine-

ments podotactiles depuis l'entrée du bâtiment jusqu'aux bassins, équipés d'un dispositif de mise à l'eau avec fauteuil de transfert ou d'une rampe inclinée. Un système d'aspersion facilite le nettoyage des roues des fauteuils.

La loi du 11 février 2005 dispose qu'une commission pour l'accessibilité doit être installée dans chaque commune. « Ce qui était volontaire de la part de la ville de Meylan devient obligatoire, et cela conforte notre action », souligne Christine Rolland. Instance de validation, la commission va réaliser un état des lieux et un inventaire des logements accessibles et faire des propositions. « Notre cellule va devenir un outil encore plus pratique au service des différents

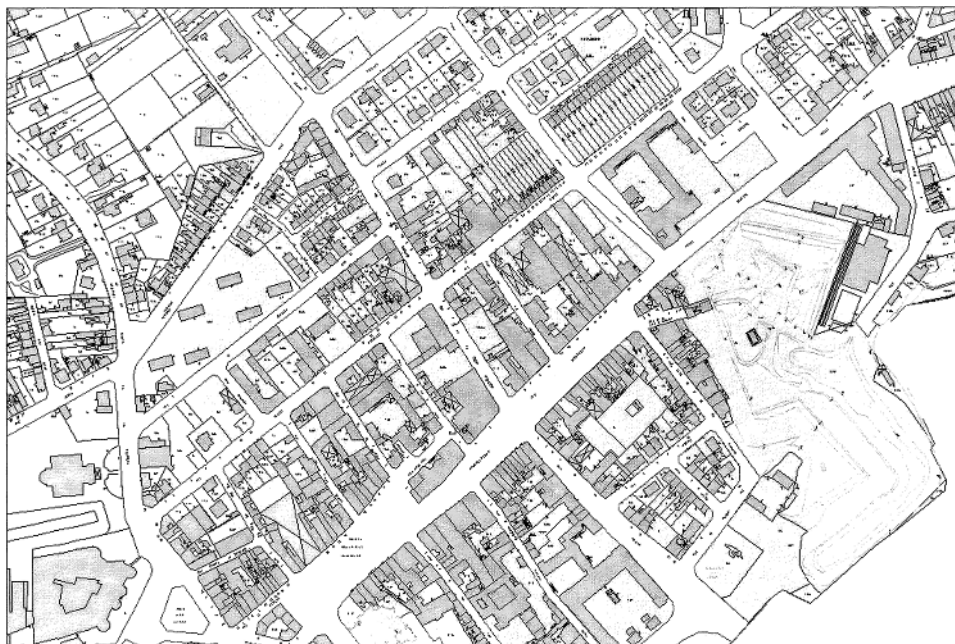
intervenants. » Reste le problème de la maîtrise communale en ce qui concerne les bâtiments privés, en particulier la suppression des dénivellés et l'amélioration de leurs accès. « Nous commençons à travailler avec les syndicats d'immeubles et entamons des négociations pour la réalisation de travaux, profitables à tous. »

Contacts

- Commune de Guillaumes, tél : 04.93.05.50.13
 - Ville de Meylan, tél : 04.76.41.59.00, www.marie-meylan.fr
 - Ville d'Issy-les-Moulineaux, tél : 01.41.23.80.00, www.issy.com
- Jean-Louis Toumit, *La Gazette*,
22 mai 2006.

Document 6

À constituer



CORRIGÉS

Ville de La Ville

Le... (date du concours)

Étude de cas

Objet : Projet de revalorisation du centre-ville

La Ville souhaite revaloriser son centre-ville. Les enjeux sont d'ordre économique et urbain. L'espace public est devenu une ressource rare dont il faut repenser la gestion. En tant que technicien supérieur territorial en charge de l'environnement architectural, il est essentiel d'avoir une vision d'ensemble de problématiques liées aux centres-ville. Ainsi, la redéfinition du centre-ville nécessite, dans une première partie d'analyser le contexte urbain, pour dans une seconde partie organiser la phase opérationnelle.

I. Analyser le contexte urbain de la commune

A. Réaliser un diagnostic du site

Le centre-ville de La Ville se compose de deux places aux atouts intéressants du fait de la présence d'un monument historique (château)

entraînant un flux touristique. De plus, des équipements culturels et un tissu commercial dense mais peu diversifié, la présence de l'hôtel de ville, de style Renaissance en pierre de taille blanche flanquée de tourelles, lui confèrent une typologie urbaine de qualité. Un autre atout, non encore exploité, est la présence d'une friche urbaine proche des deux places.

La typologie architecturale couvre plusieurs périodes, du style Vauban à l'urbanisation des années 90. Le tissu urbain est dense, avec des espaces pavillonnaires et des immeubles d'habitat collectif. La rue principale se compose de bâtiments de style Louis XVI. La hauteur des bâtiments est de l'ordre de R+1 à R+2. D'un point de vue paysager, la ville bénéficie de deux beaux parcs (la zone du Glavion et l'étang du Cam).

L'état des lieux du centre-ville met en évidence plusieurs contraintes, telles que les nuisances sonores liées à l'axe routier très passant (route nationale), mais aussi l'absence de cheminement piéton continu. De plus, les deux places ne semblent pas être aménagées de façon conviviale. En effet, elles font essentiellement fonction de parcs de stationnement.

Du fait que la ville soit située à proximité de zones rurales, le flux de circulation doit être important. Le centre-ville est d'ailleurs rendu relativement attractif par la présence de services, d'activités et de commerces. De plus, la ville accueille un flux de touristes important (environ 40 000 visiteurs par an).

Paradoxalement, les commerces ne bénéficient pas de l'attrait touristique, puisque les cars stationnent mais ne circulent pas dans la ville. De toute façon ce sont des commerces assez peu attractifs pour les touristes (banques, coiffeurs, mutuelles).

Au regard de la typologie architecturale et de la présence de monuments classés, il est probable qu'il faille solliciter l'architecte des bâtiments de France pour toute rénovation ou requalification touchant aux espaces publics ou au patrimoine bâti.

B. Proposer des solutions d'aménagement de qualité

La problématique, au regard du diagnostic, est la valorisation du centre ancien par sa mise en valeur et la réappropriation de la friche urbaine. Une piste de réflexion est d'aménager un parking relais sur cette friche urbaine, de la restructurer avec des services (bureaux, commerces) et du logement afin de constituer un nouveau quartier intégré au centre-ville. Cet espace de stationnement permettrait de supprimer le stationnement existant sur les deux places et de les aménager en espace public de qualité. Il serait intéressant de donner à ces places un caractère paysager et un mobilier urbain en cohérence avec la typologie architecturale et de créer un lien historique avec le château et l'hôtel de ville. Il s'agit de rendre ces places aux piétons.

De plus, un nouveau plan de circulation tel qu'un plan de déplacement urbain pourrait être proposé afin d'étendre les cheminements piétons et cyclistes, c'est-à-dire favoriser les déplacements doux. Il sera également inté-

ressant, en conformité avec la loi Accessibilité, de prévoir l'aménagement de places accessibles aux personnes à mobilité réduite, que ce soit pour les bâtiments, la voirie ou les transports publics.

Afin de valoriser les espaces publics et les équipements, il peut être proposé un plan lumière qui consiste en la mise en valeur des façades remarquables de nuit. On s'attachera à proposer des cheminements piétons paysagers afin d'avoir une continuité de lecture dans le centre-ville et entre les deux parcs.

Il s'agit d'organiser le partage de la voirie en fonction des différents usages. Les solutions proposées permettraient d'éviter de nombreux conflits entre usagers.

La problématique du développement commercial doit être abordée spécifiquement afin de favoriser l'installation de commerces notamment en lien avec le tourisme.

II. Organiser la phase opérationnelle

A. Préparer les différentes étapes de l'opération

Dans un premier temps, il s'agit de rédiger le cahier des charges de la réalisation d'une étude de programmation urbaine. La procédure adaptée pourrait être la procédure d'appel d'offres ou le marché de définition. Ce dernier présente l'avantage de faire concourir plusieurs équipes pluridisciplinaires et de récupérer les idées intéressantes dans chacune des équipes. Cependant, cette procédure à un coût, puisqu'il faut rémunérer les deux ou trois équipes sélectionnées.

Le cahier des charges se composera d'une première phase diagnostic, permettant de bien définir les contraintes, les points forts, la problématique du projet. Une seconde phase, appelée phase APS (avant-projet sommaire), envisage plusieurs scénarios d'aménagement. Puis, une phase APD (avant-projet détaillé) détaille le scénario d'aménagement retenu. Des phases conditionnelles peuvent être proposées, notamment l'organisation du bureau d'études dans la concertation et les réunions publiques, ou encore l'organisation de comités de pilotage ou d'instances de validation des différentes phases par les élus.

Il peut être proposé de solliciter une équipe pluridisciplinaire, composée d'urbanistes, d'architectes, de paysagistes, d'ingénieurs voirie.

Le cahier des charges devra préciser que les entreprises s'engagent sur un phasage. Les critères d'attribution du marché pourront d'ailleurs retenir le critère délais, prix et valeur technique au regard des références et de la constitution des équipes.

B. Mettre en place une démarche de concertation avec les habitants

La mise en œuvre de toute opération d'aménagement doit donner lieu à une concertation préalable. C'est une procédure qui tend à associer les habitants à la décision tout en laissant aux communes une grande liberté d'organisation.

La concertation est un enjeu majeur pour faire accepter le projet d'aménagement. Il peut être proposé d'organiser un dimanche sans voiture pour préfigurer le développement piéton et voir quelles peuvent être les difficultés de circulation. Une autre piste est de mettre en place un dispositif de démocratie participative, impliquant des réunions entre les usagers et les partenaires privés (commerçants) et publics (chambre de commerce, agents des services municipaux) et de lancer une campagne de communication constante sur le projet.

La concertation peut aussi se traduire par une enquête publique ayant pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et autres propositions. D'autre

part, le référendum local permet de solliciter les habitants sur un projet.

La concertation se doit d'être préalable lorsqu'elle est menée très en amont de la décision de réaliser, et opérationnelle lorsqu'elle associe l'utilisateur à la conception du projet ; enfin, il faut le tenir informé de l'avancement de l'opération.

Pour une plus grande efficacité, les réunions publiques pourront s'organiser de façon thématique, avec des sujets tels que « redynamiser le commerce », « repenser les déplacements », « valoriser les espaces publics ».

À l'issue de la concertation, le maire en présente le bilan devant son assemblée qui délibère. Cette délibération est une formalité obligatoire et son absence entraîne l'illégalité de l'opération d'aménagement. La concertation peut être associée à l'aide à la prise de décision, à une meilleure appropriation du projet et à la résolution de conflits.

Pour conclure, redynamiser un centre-ville nécessite de prendre en compte l'ensemble de la ville. Le nouvel espace devra concilier les différents usagers tels que les piétons, les véhicules, les cyclistes, et les différentes fonctions urbaines telles que l'habitation, le commerce, le tourisme, les services. En tant que technicien, il est nécessaire de bien définir l'ensemble des phases de mise en œuvre et de faire adhérer la population.