

RAPPORT
AUDIT SUR L'IMPLANTATION ET LE FONCTIONNEMENT
DES ASCENSEURS ET DES ESCALIERS MECANIQUES INSTALLES
PAR LA VILLE DE PARIS SUR L'ESPACE PUBLIC

- Janvier 2017 -

N° 16-13

Rapporteurs :

[.....], Inspecteur

[.....], Administrateur

Précédents rapports sur un sujet avoisinant

Audit de la fonction Bâtiments à la Ville de Paris -mai 2009 - n° 07-15

Audit sur le coût annuel pour la ville des incivilités volontaires sur l'espace public (papiers, mégots, déchets canins, tags, ...) - avril 2016 - n° 15-06

SOMMAIRE

NOTE DE SYNTHÈSE	2
INTRODUCTION	4
1. DES ENJEUX IMPORTANTS	7
1.1. Des enjeux de mobilité et d'égalité des citoyens	7
1.2. Un enjeu de respect de la législation en vigueur	7
1.3. Des enjeux budgétaires importants	8
1.4. Des enjeux d'image à prendre en compte	8
2. UN CONSTAT PEU SATISFAISANT	9
2.1. Résultat des visites sur chacun des sites	9
2.2. Des pannes fréquentes et parfois durables	10
2.3. Une propreté insuffisante des installations et de leurs abords	11
2.4. Des installations parfois peu engageantes	14
2.5. Des explications multiples	14
2.5.1. Raisons techniques	14
2.5.2. Raisons liées à un faible usage	16
2.5.3. Le poids des incivilités	16
2.5.4. Un nettoyage difficile	17
2.6. Un benchmark instructif	17
2.6.1. Les équipements d'Aéroports de Paris	17
2.6.2. Les équipements de la RATP	18
2.6.3. La valorisation des savoir-faire de la RATP à l'extérieur : MATEM	20
2.6.4. Les escaliers mécaniques de la Ville d'Issy-les-Moulineaux.....	20
3. DES SOLUTIONS AU CAS PAR CAS	23
3.1. Limiter au maximum l'implantation de ces installations sur l'espace public	23
3.2. Doubler les ascenseurs en l'absence de solution alternative.....	25
3.3. Envisager la dépose de certaines installations	26
3.4. Renforcer l'information à distance des services sur l'état de fonctionnement des équipements	27
3.5. Développer l'information des usagers	28
3.6. Dissocier le marché de maintenance du marché de nettoyage	29
LISTE DES RECOMMANDATIONS	31
LISTE PRIORISÉE DES RECOMMANDATIONS	32
PROCÉDURE CONTRADICTOIRE	33
LISTE DES ANNEXES	41

NOTE DE SYNTHÈSE

L'implantation et le bon fonctionnement des ascenseurs et des escaliers mécaniques installés sur l'espace public est au carrefour de nombreux enjeux, tant pour les personnes à mobilité réduite que pour la Ville de Paris. Du fait de sa densité, de son bâti et de sa voirie, les obstacles à la libre circulation de tous sont importants à Paris, alors même que la Ville a toujours eu le souci de rendre son territoire accessible au plus grand nombre, en particulier aux personnes en situation de handicap.

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées pose la notion centrale de continuité de l'accessibilité. Elle impose une organisation de la chaîne du déplacement pour permettre l'accessibilité de la voirie, dans sa totalité, aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

La loi ne prévoit aucune échéance de mise en accessibilité. Seuls les lieux faisant l'objet d'une intervention immobilière ou technique (création, rénovation ou réfection des voies) doivent être rendus accessibles à la faveur des travaux projetés ou engagés. En pratique, la mise en œuvre de cette disposition législative se fait à Paris à la faveur d'opérations d'aménagement global de l'espace public.

Le présent rapport porte sur les ascenseurs et les escaliers mécaniques implantés sur l'espace public pédestre (voirie, espaces verts et jardins) et vise à évaluer le niveau de leur fonctionnement.

Le coût global des dépenses engagées par la Ville de Paris pour implanter et faire fonctionner ces équipements est important, même s'il ne peut être chiffré précisément, dès lors que le coût de la plupart des implantations est intégré dans le montant des opérations d'aménagement. Le coût de leur maintenance fonctionnelle est de 780.000 € TTC par an.

Les constats dressés par les auditeurs, tant à partir des documents remis par les services que par leurs visites sur le terrain, montrent que le bilan de la politique municipale d'implantation et de fonctionnement des ascenseurs et escaliers mécaniques sur l'espace public ne donne pas pleinement satisfaction. En effet, les pannes se révèlent nombreuses, fréquentes et surtout durables rendant la continuité du cheminement pour les personnes à mobilité réduite impossible ou difficilement possible dans certaines zones. Ainsi le taux global d'accessibilité à l'ensemble des équipements municipaux lors des visites par les auditeurs est seulement de 40 %. Par ailleurs, parmi les équipements en service, le niveau de propreté et l'aspect visuel des installations, et/ou de leurs abords, sont de nature, dans certains cas, à dissuader les usagers de les utiliser.

Les causes qui expliquent les dysfonctionnements relevés sont nombreuses, au premier rang desquelles peuvent être mentionnées des raisons techniques, les appareils étant fortement exposés aux intempéries, ou encore les fortes sollicitations auxquelles ils sont soumis quand ils fonctionnent. Les incivilités volontaires nuisent aussi fortement au bon fonctionnement des équipements et plus encore à leur état de propreté. Sur ce dernier point, il est important de noter que les agents de la direction de la propreté ne sont pas en mesure de nettoyer ces installations compte tenu de leur spécificité.

Afin de répondre aux attentes de la Ville de Paris et des usagers, les auditeurs rappellent tout d'abord la nécessité d'exclure, quand la configuration des lieux le permet, l'implantation d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques dont la disponibilité réelle ne pourra être que faible. En contrepartie, ils recommandent d'envisager, dès les avant-projets d'urbanisme, des déambulations par rampes qui seront accessibles 24 heures sur 24 et qui seront facilement nettoyables par les services de la propreté. En revanche, quand la continuité du cheminement rend indispensable l'implantation de tels appareils, les auditeurs préconisent le doublement des installations afin de garantir au mieux la disponibilité effective d'un des deux appareils. Inversement, ils proposent de supprimer

des ascenseurs et des escaliers mécaniques en place, ou en projet, quand des travaux de voirie permettraient de les remplacer par des rampes respectant la réglementation. Des études de faisabilité devront être engagées en ce sens par les directions concernées. Enfin, les rapporteurs suggèrent de développer la télésurveillance par les services et de renforcer l'information en temps réel des usagers sur la disponibilité de ces équipements.

INTRODUCTION

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 introduit, via son article 45-1, la notion fondamentale de continuité de l'accessibilité. Elle édicte en effet que : « *La chaîne du déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leurs intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.* »

S'agissant du patrimoine de voirie, la loi ne prévoit aucune échéance de mise en accessibilité. Seuls les lieux faisant l'objet d'une intervention (création, rénovation ou réfection des voies) doivent être rendus accessibles à la faveur des travaux en cause. En pratique, la mise en œuvre de cette disposition législative se fait à Paris à la faveur d'opérations d'aménagement global de l'espace public.

L'arrêté du 15 janvier 2007¹ précise les caractéristiques et les modalités techniques qui doivent être observées et sont susceptibles de lever ou de réduire les obstacles limitant l'accessibilité de la voirie aux personnes en situation de handicap. De manière générale, les pentes doivent être les plus faibles possibles et ne doivent pas excéder 5%. Au-dessus de 4%, des paliers de repos doivent être mis en place selon des caractéristiques précises. En cas d'impossibilité technique, une pente de plus de 5% est tolérée. Les pentes de 8% ne doivent pas dépasser deux mètres de long. Les pentes supérieures à 12% ne sont désormais acceptées que sur des distances très courtes, longues de 50 centimètres maximum.

Prescrit par la loi de 2005, la Ville de Paris a élaboré un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE). Ce plan a été adopté par le conseil de Paris en juillet 2012. Il établit un référentiel technique des dispositions en matière d'accessibilité à appliquer dans l'espace public, à partir de fiches d'orientations récapitulant les difficultés rencontrées, les actions déjà menées pour y répondre et les orientations qui pourraient être données.

Selon le PAVE², la continuité de la chaîne de déplacement est primordiale. Tout obstacle obligeant l'usager à effectuer un détour majeur et constituant un danger pour le public doit faire, dès que c'est possible, l'objet d'une solution. Les coupures urbaines, qu'elles soient naturelles ou artificielles rompent cette continuité du déplacement.

Par voie de conséquence, la Ville de Paris a décidé d'installer des appareils élévateurs, des ascenseurs et des escaliers mécaniques sur l'espace public. À ce jour, un appareil élévateur, 17 ascenseurs (un monte-charge a été exclu du présent rapport) et deux escaliers mécaniques sur voie publique sont recensés dans le cadre d'un marché public à bons de commande, passé en 2015 pour la maintenance de ces équipements municipaux situés sur l'espace public³.

L'organisation administrative en matière de gestion des équipements a été optimisée en 2013 avec le transfert de la maintenance de tous les ascenseurs de la Ville à la direction du patrimoine et de l'architecture (DPA). Auparavant, chaque direction se chargeait de la maintenance et du suivi du bon fonctionnement des appareils dont elle était affectataire. Ainsi, pour ce qui concerne les équipements installés sur l'espace public, la direction des espaces verts et de l'environnement (DEVE) et la direction de la voirie et des

¹ Cet arrêté porte application du décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

² PAVE, page 59.

³ Le marché public en cause est géré par la direction du patrimoine et de l'architecture sur crédits délégués de la direction de la voirie et des déplacements et de la direction des espaces verts et de l'environnement qui sont affectataires des équipements.

déplacements (DVD) étaient compétentes, chacune en ce qui la concerne. Cette mesure fait suite au rapport de l'inspection générale relatif à « La fonction bâtiments », publié en 2009 qui permet d'avoir aujourd'hui un interlocuteur unique et spécialisé pour toutes les questions relatives à la maintenance des ascenseurs et des escaliers mécaniques de la Ville, et notamment ceux implantés sur l'espace public.

La loi de 2015 prévoit, par ailleurs, la mise en place d'une commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA). Cette instance relève à Paris des services de la Préfecture de Police. Elle émet des avis en cas de difficultés manifestes de respect des prescriptions du plan de mise en accessibilité de la voirie par les services de la Ville (DVD et DEVE).

Le contexte de la mission

Le constat établi est que la disponibilité des ascenseurs et des escaliers mécaniques implantés sur l'espace public n'est pas satisfaisante. En outre, quand bien même ces appareils sont en bon état de fonctionnement, leur état de malpropreté nuit à leur utilisation et donne une mauvaise image de la collectivité parisienne.

L'investissement substantiel réalisé par la Ville pour planter, faire fonctionner et nettoyer les ascenseurs et les escaliers mécaniques installés sur le domaine public se révèle, de fait, disproportionné par rapport aux services effectivement rendus aux usagers. Leur non-fonctionnement et leur état de malpropreté incitent de plus en plus les usagers à se mobiliser auprès des élus locaux, et sont souvent relayés par des associations spécialisées. Le fonctionnement insatisfaisant des équipements en cause ne permet pas à la Ville de Paris de s'acquitter correctement de ses obligations légales en matière d'égal accès de tous, quel que soit leur handicap, à la voirie.

C'est ce contexte qui a incité un groupe politique du Conseil de Paris à solliciter cet audit.

La méthodologie des rapporteurs

La méthode choisie par la mission est celle d'un audit classique. Les rapporteurs ont rencontré au sein de la Ville les personnes et les services concernés par ce sujet, et notamment : des responsables du groupe d'élus qui a sollicité la mise en œuvre de cet audit, la secrétaire générale adjointe du domaine concerné, la directrice du patrimoine et de l'architecture, la directrice adjointe de l'urbanisme et le directeur de la voirie et des déplacements.

Les auditeurs ont aussi rencontré des organismes extérieurs à la Ville gestionnaires d'un parc important d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques. Ces équipements sont ouverts à un large public et pour certains d'entre eux débouchent sur la voie publique. Le choix s'est porté sur le groupe RATP et sur Aéroports de Paris.

Compte tenu du nombre important d'installations réalisées, en construction ou projetées sur le périmètre de la ZAC Paris-Rive-Gauche, les auditeurs se sont entretenus avec des responsables opérationnels de la SEMAPA.

La liste complète des personnes rencontrées figure en annexe.

Afin de s'assurer par eux même de la réalité de la situation, les auditeurs ont visité chacun des équipements, qu'ils aient été, d'ores et déjà, remis en gestion à la Ville ou que cela soit programmé.

Les risques identifiés

L'analyse des entretiens réalisés a permis à la mission d'identifier quatre sources principales de dysfonctionnements susceptibles d'impacter négativement l'objectif municipal de continuité du déplacement des personnes à mobilité réduite.

Cette analyse s'est concrétisée par une classification des risques inhérents à chaque source de dysfonctionnement. Ces risques sont rapportés ci-dessous en tenant compte de leurs origines et de leurs effets.

Tableau 1 : Les risques associés aux implantations d'ascenseurs et d'escalators installés sur l'espace public

Risques	Causes	Conséquences
Développement d'installations non fondées	Absence de doctrine partagée	Nombre excessif d'installations
Entrave à la liberté de déplacement des personnes à mobilité réduite	Dysfonctionnements durables et récurrents	Incrimination des pouvoirs publics
Dévalorisation du patrimoine immobilier	Incapacité d'assurer le maintien en condition opérationnelle	Coûts non maîtrisés
Dégradation croissante des équipements	Importance des incivilités	Incrimination des pouvoirs publics Coûts non maîtrisés

Cette identification des risques a servi de fil directeur à l'évaluation des situations constatées sur le terrain, à la recherche des causes probables et à l'énoncé de mesures appropriées.

Les objectifs de la mission

Cette étude a vocation à s'interroger sur la politique d'implantation des ascenseurs et des escaliers mécaniques sur l'espace public. Au terme d'une doctrine à définir, ces équipements ne doivent être implantés que dans des lieux où ils se révèlent indispensables pour assurer à tous un cheminement continu et permanent, sans contraintes excessives. Leur implantation doit apparaître comme le dernier recours quand toutes les autres options ont dû être écartées.

Elle vise aussi à indiquer les voies et moyens permettant d'assurer un fonctionnement satisfaisant de ces équipements lorsque leur installation aura été reconnue comme indispensable. Leur coût de fonctionnement ne doit pas être prohibitif pour la Ville de Paris. En particulier, il sera fait des recommandations propres à améliorer les dispositifs de téléalarme et de télésurveillance, à l'instar des pratiques des organismes extérieurs rencontrés.

Enfin, les conclusions de cette étude s'efforceront de proposer la mise en place de procédures de nature à améliorer l'état de propreté des équipements en cause.

1. DES ENJEUX IMPORTANTS

La Ville de Paris, dont la densité, le bâti et la voirie peuvent constituer autant d'obstacles à la libre circulation de tous, a toujours eu à cœur de rendre son territoire accessible au plus grand nombre, en particulier aux personnes en situation de handicap. Les différents enjeux de cette politique d'inclusion sont essentiels à la participation de tous à la vie de la cité⁴.

1.1. Des enjeux de mobilité et d'égalité des citoyens

Contrairement à ce qui est parfois perçu par une partie de la population, les enjeux de mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) vont bien au-delà des seules personnes en situation de handicap. Ils concernent en pratique l'ensemble des personnes confrontées à des difficultés de déplacement, aussi bien en raison d'incapacités physiques temporaires ou définitives que de situations ou de circonstances personnelles : enfants en bas âge, personnes âgées, femmes enceintes, personnes avec des poussettes, personnes chargées de bagages ou de courses. Il s'agit donc d'un enjeu de mobilité et d'égalité qui concerne potentiellement toute la population.

Dans ces conditions, la Ville de Paris a installé des appareils élévateurs, des ascenseurs et des escaliers mécaniques sur son espace public, tant sur la voirie que dans certains jardins. L'urbanisme de dalle qui a prévalu à partir des années 60 a, en raison des problèmes d'accessibilité liés à une conception sur plusieurs niveaux, souvent rendu nécessaire ce type d'équipements. La dalle des Olympiades, dans le 13^{ème} arrondissement et celle de Beaugrenelle, dans le 15^{ème} arrondissement, illustrent bien cette situation. Plus récemment, les opérations d'aménagement de la ZAC de Paris Rive Gauche, dans le 13^{ème} arrondissement, ont réactualisé cette problématique. Pas moins de 18 ascenseurs et un escalier mécanique ont ainsi été installés ou sont encore en projet sur cette seule zone.

Encore faut-il que ces équipements soient en bon état de fonctionnement et puissent répondre aux besoins qu'ils sont censés satisfaire. Or tel n'est pas toujours le cas. Leurs interruptions de fonctionnement introduisent une rupture dans le cheminement des usagers et se révèlent préjudiciables aux personnes à mobilité réduite.

À cet enjeu de mobilité de tous, se rattache directement un enjeu de propreté des équipements installés sur l'espace public. Les usagers sont en droit de fréquenter des installations propres et accueillantes, ce qui n'est pas toujours le cas, en particulier du fait des incivilités volontaires.

1.2. Un enjeu de respect de la législation en vigueur

La loi de 2005 et ses textes d'application imposent aux municipalités un certain nombre de prescriptions générales et techniques afin d'assurer la chaîne du déplacement aux personnes à mobilité réduite.

La Ville de Paris, respectueuse du droit, met en œuvre d'importants moyens pour atteindre cet objectif, sans toutefois réussir à y parvenir totalement.

⁴ Chaque année un bleu budgétaire est édité par la Mairie de Paris qui retrace « La politique de la collectivité parisienne en direction des personnes en situation de handicap » et qui montre son fort engagement en faveur de ce public.

1.3. Des enjeux budgétaires importants

Même si le coût d'installation d'un ascenseur ou d'un escalier mécanique est fonction de circonstances particulières de lieu et du choix des techniques retenues, les sommes engagées par la Ville de Paris sont importantes, et ce pour une durée de vie relativement limitée eu égard aux conditions d'exploitation des équipements.

L'exemple de l'ascenseur du jardin des Grands Moulins, dans le 13^{ème} arrondissement, est emblématique. Le choix technique, controversé, d'un dispositif hydraulique s'est révélé particulièrement coûteux. La SEMAPA l'a estimé à un peu moins d'un million d'euros⁵. Ce dispositif a en effet nécessité de construire une profonde « base béton » destinée à accueillir le piston hydraulique. Cet ascenseur n'a fonctionné que très peu de temps et est à l'arrêt depuis plusieurs années. Il se trouve aujourd'hui dans un état extérieur dégradé. On ne peut dès lors que constater la disproportion manifeste entre l'investissement consenti par la Ville de Paris et la réalité du service rendu aux Parisiens.

S'agissant du coût des installations réalisées à l'occasion d'opérations d'aménagement, il est, le plus souvent, très difficile à évaluer, même de façon approximative, en raison de l'inclusion du coût des travaux et installations dans le coût global des opérations d'urbanisme en cause⁶.

À ces coûts d'installations doivent être ajoutés au minimum les crédits consacrés annuellement à la maintenance de ces équipements. Le marché public à bons de commande passé en 2015, pour l'exercice budgétaire 2016, prévoit des crédits à hauteur de 650.000 € hors taxe, soit un coût net TTC de 780.000 €.

1.4. Des enjeux d'image à prendre en compte

En cas de problèmes, les usagers ou des associations n'hésitent plus à se plaindre auprès des maires d'arrondissement, notamment dans les arrondissements où ces installations sont particulièrement nombreuses, mais défectueuses. Le Maire du 13^{ème} a d'ailleurs saisi la Maire de Paris de cette question en janvier 2016⁷.

⁵ Entretien avec le directeur des infrastructures de la SEMAPA.

⁶ Bleu budgétaire 2014 consacré à « La politique de la collectivité parisienne en direction des personnes en situation de handicap ».

⁷ Lettre de M. COUMET à Mme HIDALGO en date du 14 janvier 2016 en Annexe.

2. UN CONSTAT PEU SATISFAISANT

2.1. Résultat des visites sur chacun des sites

Dans le cadre de la demande d'analyse et d'expertise sur l'implantation et le fonctionnement des équipements publics ciblés, les auditeurs ont visité l'ensemble des sites en vue d'établir un constat exhaustif et précis.

Les équipements installés dans le 13^{ème} arrondissement de Paris et concentrés sur la zone d'aménagements concertée (ZAC) de Paris Rive Gauche, dans les secteurs Austerlitz, Tolbiac, Masséna et Bruneseau, ont été étudiés en premier lieu.

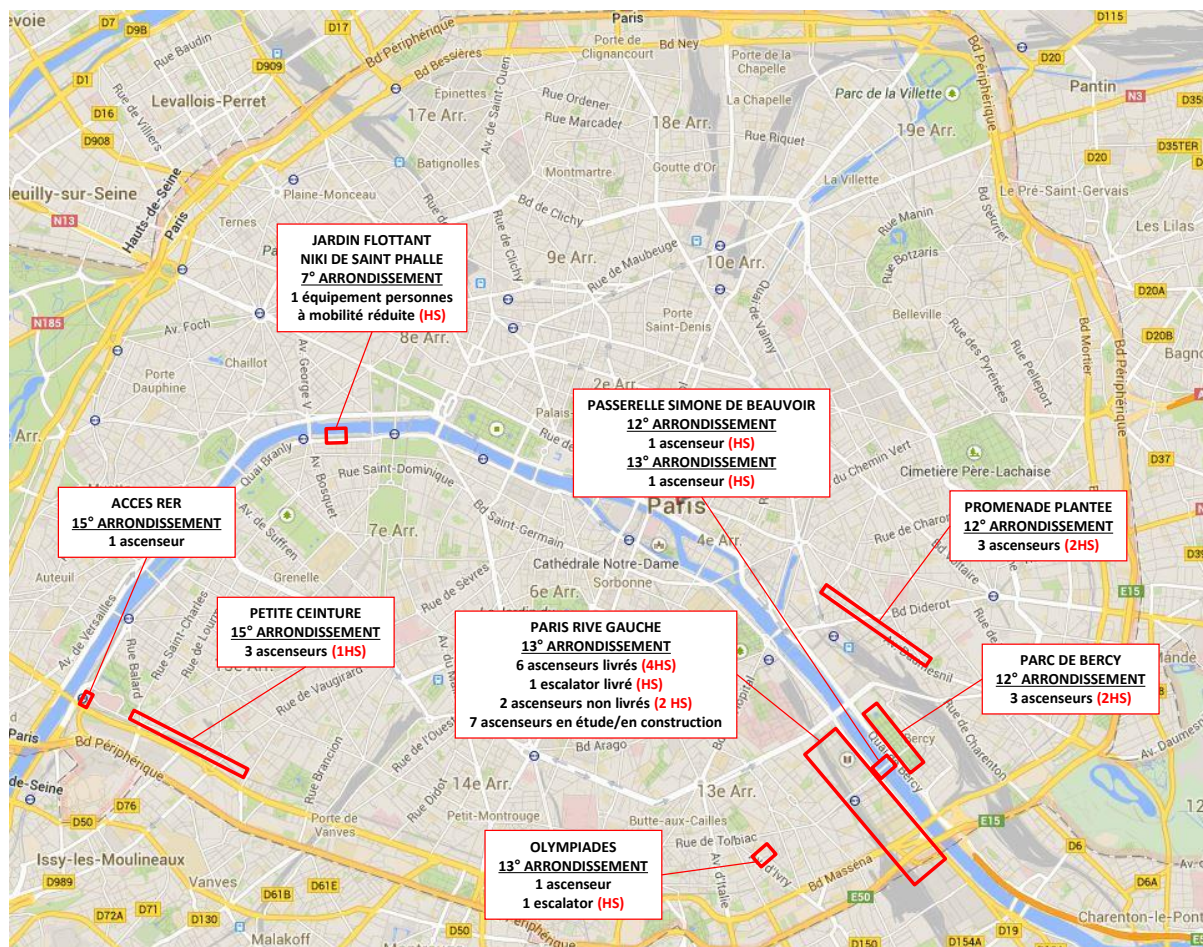
Ces installations ont en effet été signalées par le Maire du 13^{ème} arrondissement, dans sa lettre en date du 14 janvier 2016, adressée à Madame la Maire de Paris (cf. Annexe). Six mois après ce signalement, il a paru opportun d'observer en priorité ces implantations et l'évolution de leur situation.

Compte tenu du résultat de ces premiers constats, la mission a élargi son inspection à la totalité des sites parisiens disposant d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques sur l'espace public. C'est ainsi qu'ont été visités tous les sites de la ZAC Paris Rive Gauche qui ne figuraient pas dans la lettre du Maire du 13^{ème} arrondissement, et parmi lesquels se trouvaient des équipements déjà livrés à la Ville, des équipements construits non encore livrés à la Ville ou des emplacements d'équipements projetés.

Ces visites ont été complétées par celles des autres installations du 13^{ème} arrondissement (Olympiades), puis par celles du 12^{ème} arrondissement (Parc de Bercy, Promenade plantée), du 15^{ème} arrondissement (Petite ceinture) et du 7^{ème} arrondissement (Jardin flottant Niki de Saint Phalle).

Un bilan succinct de ces visites figure sur le plan *infra*, avec indication des sites hors service (HS).

Figure 1 : Bilan des visites de l'IGVP les 30 juin et 7 juillet 2016



Source : IGVP

Sur deux journées, entre fin-juin et début-juillet 2016, l'Inspection Générale a visité les 20 équipements de la Ville destinés au public (le monte-charge installé sur la Promenade plantée a été exclu du champ de la mission dès lors qu'il n'est pas ouvert public). Seuls huit de ces équipements étaient en service et pleinement fonctionnels, ce qui représente un taux de matériels indisponibles de 60 %.

Rapporté par catégorie d'équipement, le taux de panne est le suivant :

- EPMR : 100 % ;
- Ascenseurs voie publique : 53 % ;
- Escaliers mécaniques voie publique : 100 %.

La mission a donc constaté que 40 % seulement des équipements municipaux destinés aux usagers de l'espace public étaient, ces journées-là, en état de fonctionnement.

Devant un tel constat, il a été jugé impérieux de rechercher les raisons qui ont conduit à cette situation parfois récurrente.

2.2. Des pannes fréquentes et parfois durables

En premier lieu, les équipements signalés par la Mairie du 13^{ème} arrondissement en début d'année ont constitué le référentiel de base de l'étude en objet. L'observation objective de leur situation à six mois d'intervalle est devenue essentielle. Le bilan des constatations sur le fonctionnement de ces installations est rapporté dans le tableau ci-après.

Tableau 2 : État de certains équipements du 13^{ème} arrondissement à six mois d'intervalle

Équipement	Localisation	Nomenclature VdP	Constat Mairie du 13 ^{ème} Arrondissement Décembre 2015-Janvier 2016	Constat IGVP Juin-Juillet 2016
Ascenseur	Passerelle Simone de Beauvoir	Ascenseur_13903	Hors service	Hors service
Ascenseur	Rue Tolbiac/rue du Chevaleret		En service	En service (exploitation RATP)
Escalator	Rue Tolbiac/rue du Chevaleret	Ascenseur_13906	Hors service depuis un an (travaux en cours)	Hors service
Ascenseur	Rue du Chavaleret/rue des Grands Moulins	Ascenseur_13907	Hors service	Hors service
Ascenseur	Rue Fulton/avenue Pierre Mendes-France	Ascenseur_13905	En service (mais très sale)	En service (propre)
Ascenseur	Passerelle des Grands Moulins	Ascenseur_13908	Hors service	Hors service
Ascenseur	Rue Watt/rue Léo Frankel		Hors service	Hors service
Ascenseur	Rue Watt/rue Einstein	Ascenseur_13909	Hors service (et sale)	En service

Source : IGVP

Sur six équipements hors-service en janvier 2016, cinq équipements le sont toujours six mois plus tard.

Cette situation n'est pas singulière et la DPA cite d'autres équipements dans le même cas de figure :

- les ascenseurs aux deux extrémités de la Passerelle Simone de Beauvoir ;
- l'ascenseur à l'extrémité Est du Parc de Bercy ;
- l'ascenseur à l'extrémité Ouest de la Promenade plantée ;
- l'escalator de la dalle des Olympiades ;
- l'équipement pour personnes à mobilité réduite (EPMR) du jardin flottant Niki de Saint Phalle.

Cette tendance lourde ne peut s'expliquer que par des problèmes plus profonds qui sont mis en relief ci-après.

2.3. Une propreté insuffisante des installations et de leurs abords

La malpropreté des abords des équipements et des cabines d'ascenseurs est souvent considérée par les usagers, de fait, comme un abandon de l'infrastructure. Cette situation constitue généralement un appel en spirale aux dégradations des biens, constat établi par ailleurs sur d'autres équipements et infrastructures de la Ville par l'audit de l'Inspection Générale d'avril 2016 sur le coût annuel pour la Ville des incivilités volontaires sur l'espace public (papiers, mégots, déchets canins, tags...).

L'indisponibilité de nombreux ascenseurs n'a pas permis à l'Inspection Générale de s'assurer de l'état de propreté intérieure des cabines. Néanmoins, sur la base de l'observation de ces installations et de leurs abords, le constat suivant a pu être dressé :

- sur huit ascenseurs en service, deux cabines étaient vraiment sales (25 % du parc en fonctionnement) ;
- sur 11 ascenseurs hors service, dont la propreté intérieure n'a pu être appréciée, neuf d'entre eux présentent aux visiteurs un environnement sale, dégradé ou vandalisé (soit 82 % des équipements inopérants).

Tableau 3 : Bilan propreté et vandalisme sur les équipements concernés

Arrdt	Identification de l'appareil		Bilan des visites IGVP				
	Nomenclature Ville de Paris 2015	Nom	Fonctionnement	Etat extérieur	Etat intérieur	Abords	Observations
7°	ASCENSEUR_07801	JARDIN FLOTANT NIKI DE SAINT PHALLE	Hors Service	RAS	Propre	RAS	EPMR non abrité utilisé pour un dénivelé de 1 mètre.
12°	ASCENSEUR_12801	ASCENSEUR SURCOUF VOIE AA/ 12	Hors Service	RAS	Non observé	RAS	Situé face au 94, av. Daumesnil
	ASCENSEUR_12804_A	ACCES PASSERELLE SIMONE DE BEAUVOIR	Hors Service	Tags	Non observé	Salé	Ascenseur Ouest, grille entrée enchaînée
	ASCENSEUR_12804_B	ACCES PASSERELLE SIMONE DE BEAUVOIR	En fonction	Quelques affichettes	Propre	Déjections urine régulière niveau bas	Ouverture à 11H30 par personne de ménage (prestataire) avant entretien, fermeture à 20H00 par gardien DEVE.
	ASCENSEUR_12805	PROMENADE PLANTEE VIADUC DES ARTS	En fonction	Tags à chaque niveau	Malodorant (urine, crasse...)	RAS	
	ASCENSEUR_12806	TRUFFAUT / CHAMONARD	Hors Service	Tresse de sécurité des Sapeurs-Pompiers de Paris au niveau supérieur	Non observé	Défécation à l'entrée niveau supérieur. Voie d'accès avec des nids de poule.	Localisation très excentrée. Selon la DEVE, un clochard vivait à l'intérieur
	ASCENSEUR_12807	PROMENADE PLANTEE VIADUC DES ARTS	Hors Service	RAS	Non observé	RAS	
	ASCENSEUR_12903	PASSERELLE SIMONE DE BEAUVOIR n°2	Hors Service	Tags au dernier niveau	Non observé	Salé	Vitre RDC saccagée

Arrdt	Identification de l'appareil		Bilan des visites IGVP				
	Nomenclature Ville de Paris 2015	Nom	Fonctionnement	Etat extérieur	Etat intérieur	Abords	Observations
13°	ASCENSEUR_13903	PASSERELLE SIMONE DE BEAUVOIR n°1	Hors Service	Tags niveau supérieur	Non observé	Sale et boueux	Pente inversée conduisant accumulation eaux de pluie. Proximité péniches-boîtes de nuit
	ASCENSEUR_13904_A	ASCENSEUR VOIE PUBLIQUE	En fonction	Quelques affichettes	Propre	RAS	En service depuis le 29/04/2016
	ASCENSEUR_13904_B	ESCALIER VOIE PUBLIQUE	Hors Service	RAS	Papiers	RAS	
	ASCENSEUR_13905	ASCENSEUR VOIE PUBLIQUE	En fonction	Tag sur mur au niveau supérieur	Propre	RAS	Intégré à l'immeuble voisin
	ASCENSEUR_13906	ESCALIER VOIE PUBLIQUE	Hors Service	Présence de détritrus	Non observé	RAS	Ascenseur RATP à proximité fonctionne
	ASCENSEUR_13907	ASCENSEUR VOIE PUBLIQUE	Hors Service	Non observé	Non observé	RAS	
	ASCENSEUR_13908	ASCENSEUR VOIE PUBLIQUE	Hors Service	Tags, sale, affichage sauvage	Non observé	RAS	Passerelle dédiée
	ASCENSEUR_13909	ASCENSEUR VOIE PUBLIQUE	En fonction	Affichage sauvage	Sale (papiers, déchets, déjections...)	RAS	Entièrement fermé

Arrdt	Identification de l'appareil		Bilan des visites IGVP				
	Nomenclature Ville de Paris 2015	Nom	Fonctionnement	Etat extérieur	Etat intérieur	Abords	Observations
15°	ASCENSEUR_15803	ASC PETITE CEINTURE	Hors Service	Une vitre sécurit brisée sur la totalité de la surface	Non observé	RAS	Dessert un petit terrain, de sport en contre-bas.
	ASCENSEUR_15804	ASC PETITE CEINTURE	En fonction	RAS	Propre	RAS	Accès PMR impossible depuis la rue
	ASCENSEUR_15805	ASC PETITE CEINTURE	En fonction	RAS	Propre	RAS	Entretien technique récent
	ASCENSEUR_15901	ASCENSEUR VOIE PUBLIQUE	En fonction	Trace de tags effacés sur porte niveau bas	Nombreux tags, état défraîchi	Dépôt d'ordures au niveau haut	

2.4. Des installations parfois peu engageantes

Comme les auditeurs ont pu le constater au cours des visites *in situ*, les installations isolées, à l'écart des grands flux de piétons, disposant de recoins parfois mal éclairés, sont beaucoup plus vulnérables aux incivilités et au vandalisme (tags, dépôts d'ordures, affichettes, déjections de toute nature, vitres brisées, arrachements de matériels...).

L'ascenseur 12806 situé à l'extrémité Est du Parc de Bercy, dans le 12^{ème} arrondissement, dans une zone à l'écart des jardins où il y a très peu de passages de piétons, a servi de logement à un clochard pendant plusieurs jours. Il a été fait appel aux sapeurs-pompiers de Paris pour évacuer l'intéressé. L'ascenseur qui est très sale a été neutralisé. Les abords au niveau supérieur de l'installation sont jonchés de déjections humaines et de détritrus. Une tresse bicolore signale aux éventuels usagers cette zone devenue insalubre.

À la différence de la majorité des ascenseurs extérieurs, pourvus de vitres transparentes (souvent brisées), l'ascenseur 13909 à l'angle des rues Watt et Einstein, dans le 13^{ème} arrondissement, est totalement opaque. En l'absence de transparence visuelle de la cabine et de son logement, il n'inspire pas d'emblée une totale confiance pour la sécurité des usagers, même en pleine journée.

Recommandation 1 : Privilégier l'implantation des futurs équipements sur des axes éclairés et fréquentés.

La DU, la DPA et la DEVE souscrivent à cette recommandation.

La recherche des installations sur le terrain dans le cadre de la mission a été difficile. Aucune signalisation n'indique à l'utilisateur de passage, la présence d'ascenseur ou d'escalier mécanique à proximité, qui lui permettrait de changer de niveau sur l'espace public. Un usager qui ne connaît pas le quartier ne peut imaginer qu'il y a un équipement public mis à sa disposition lorsque ces ascenseurs sont accolés ou intégrés à des bâtiments. Ce phénomène est particulièrement présent sur la ZAC Paris-Rive Gauche.

Recommandation 2 : Étudier, définir et mettre en place une signalétique commune sur Paris pour indiquer aux usagers la présence de ces équipements sur l'espace public.

La DU, la DPA et la DEVE souscrivent à cette recommandation.

2.5. Des explications multiples

2.5.1. Raisons techniques

Les ascenseurs, les escaliers mécaniques et les élévateurs pour personnes à mobilité réduite (EPMR) sont des dispositifs techniques sophistiqués qui nécessitent d'être installés dans un environnement physique protégé et de disposer de toutes les informations permettant une maintenance rapide et efficace.

Pour illustrer la complexité de ces dispositifs, le schéma simplifié d'un type d'ascenseur est rapporté ci-après. Il permet d'en situer les principaux organes.

Figure 2 : Les différentes parties et différents organes de l'ascenseur

[.....]

La figure qui précède a été occultée conformément aux dispositions de l'article L.312-1 du Code des relations entre le public et l'administration, relatif à la communication des documents administratifs.

L'exposition de ces matériels sophistiqués aux intempéries et aux aléas naturels explique parfois leur dégradation durable. C'est ainsi que la crue de la Seine du mois de mai 2016 a été, notamment, à l'origine des mises hors service de l'EPMR du jardin flottant Niki de Saint Phalle et des ascenseurs de la passerelle Simone de Beauvoir, sur chacune des rives.

Recommandation 3 : Intégrer dans la conception des avant-projets d'espace public une analyse des risques naturels pour tous les équipements.

La DU, la DPA et la DEVE souscrivent à cette recommandation.

Par ailleurs, il ne peut être accepté de laisser un dispositif en panne pendant plus d'un an faute de pièces commandées auprès du constructeur, comme pour l'escalier mécanique qui relie la rue du Chevaleret à la rue de Tolbiac (13^{ème} arrondissement).

Ces installations intègrent des dispositifs techniques indispensables à leur contrôle à distance. La télésurveillance de ces équipements, par l'administration chargée de leur maintenance, ou par le prestataire qu'elle a mandaté à cet effet, nécessite en effet la transmission d'alarmes en temps réel, et à tout le moins, d'une vidéo surveillance. Cette opération de contrôle à distance ne peut s'effectuer que par l'intermédiaire de l'armoire de commande.

L'armoire de commande est en effet le cerveau de l'ascenseur (ou de l'escalator). Sa principale mission est de contrôler en permanence l'ensemble des contacts de sécurité :

- la programmation de l'appareil ;
- la détection des anomalies intervenant sur l'ascenseur en indiquant leur localisation sur l'équipement.

Il n'est donc pas concevable que le service chargé de la maintenance de ces appareils ne dispose pas, dès la livraison, de toutes les informations techniques du constructeur relatives aux armoires de commande :

- repères sur chaque fil électrique de l'armoire de manœuvre et équipements, y compris les schémas électriques ;
- copie papier et numérique du programme informatique installé sur l'appareil (dans un langage connu) ;
- liste des codes de pannes ;
- toutes les interfaces nécessaires à la mise en place d'un accès distant (si non fourni).

La fourniture de ces informations, qui doit être contractuelle, est indispensable pour s'affranchir de la tutelle technique des constructeurs et confier la maintenance opérationnelle des appareils au prestataire choisi par l'administration.

Au-delà du besoin propre au suivi de la disponibilité technique immédiate (DTI) des installations, la télésurveillance permet également de contrôler les prestataires de service. À l'aide de dispositifs *ad hoc*, ce système sert à l'administration à connaître la présence et les causes des pannes, les délais d'interventions réels et les réparations effectivement réalisées par l'ascensoriste. Il s'agit bien d'un outil de suivi de la maintenance opérationnelle, grâce aux réseaux de communication de données. Ces informations sur la DTI des appareils sont indispensables si l'information des usagers est envisagée par ailleurs (cf. § 3.5 *supra*).

Recommandation 4 : Inclure dans le cahier des charges du marché d'acquisition d'un équipement l'obtention de toutes les informations techniques relatives aux armoires de commande.

La DU, la DPA et la DEVE souscrivent à cette recommandation.

2.5.2. Raisons liées à un faible usage

Comme cela a été vu précédemment, l'isolement géographique des installations est un facteur important de risque de leur dégradation. Ce constat vaut pour les équipements loin des axes principaux de communication. Certes, les récents ascenseurs de la ZAC Paris-Rive Gauche ne se situent pas encore tous dans des quartiers très peuplés, mais certains d'entre eux ne semblent pas implantés sur des voies de communication susceptibles d'accueillir un flux important de piétons, dans l'espace et dans le temps.

S'agissant des horaires de fonctionnement, il pourrait être envisagé de fermer ces équipements à certaines heures de faible utilisation, notamment la nuit à l'instar des pratiques de la RATP ou de celles de la Ville (DEVE) pour les ascenseurs du Parc de Bercy.

Recommandation 5 : Étudier la fréquentation des équipements en place dans la perspective de proposer une réduction des horaires d'ouverture.

La DU, la DPA et la DEVE souscrivent à cette recommandation. Toutefois, la DEVE fait observer que cette recommandation peut être en contradiction avec le développement des ouvertures nocturnes de certains jardins.

2.5.3. Le poids des incivilités

Les incivilités le plus souvent constatées sur les sites visités sont les graffitis et les affichages sauvages, les arrachements de boutons et d'éclairage, les déjections et les souillures de toute nature.

Ces incivilités ont pu être observées tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des dispositifs (voir Tableau 3 *infra*).

L'escalier mécanique 13904_B situé aux Olympiades dans le 13^{ème} arrondissement était hors service lors de la visite de l'IGVP le 30 juin 2016. Selon la DPA, cet équipement n'est pas en panne, cependant son bouton d'arrêt d'urgence est semble-t-il « trop » visible et par conséquent il est quotidiennement enclenché sans justification.

L'ascenseur 13903 de la passerelle Simone de Beauvoir, sur la rive gauche de la Seine, permet d'accéder au quai en contrebas. Sur ce quai est amarrée une péniche-boîte de nuit dont certains clients semblent manifestement être à l'origine des dégradations régulières des portes vitrées.

Sur ce point, la Ville ne peut que poursuivre la politique de lutte contre les incivilités volontaires qu'elle a depuis longtemps engagée.

En règle générale, un équipement hors service, quelle qu'en soit la cause, risque d'être rapidement dégradé. C'est ainsi que l'ascenseur 13907 situé au 30, rue du Chevaleret, dans le 13^{ème} arrondissement, a été visité par la mission le 29 juin 2016. Cet équipement, en panne depuis plusieurs mois, présentait un aspect extérieur très propre. Mais depuis le passage de l'Inspection Générale sur place, cet équipement a été vandalisé (voir ci-après).

Photographie 1 : Ascenseur du 30, rue du Chevaleret (13°)



Source : DPA

2.5.4. Un nettoyage difficile

Le nettoyage des cabines d'ascenseur, notamment, ne peut être assuré par la DPE compte tenu de leurs spécificités (mise en arrêt temporaire du fonctionnement ; incompatibilité entre jets d'eau et circuits électriques). Ce nettoyage doit donc être systématiquement confié à des équipes d'entretien spécialisées. Mais en aucun cas, cet entretien de propreté ne doit être lié à l'entretien technique des matériels, ne serait-ce qu'en raison de la périodicité quotidienne des besoins en nettoyage.

2.6. Un benchmark instructif

La recherche d'équipements similaires à ceux de la Ville a conduit la mission à se rapprocher de la RATP et d'Aéroports de Paris. Ces grandes entreprises publiques disposent en effet d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques à l'usage du public en grand nombre dans leurs infrastructures.

2.6.1. Les équipements d'Aéroports de Paris

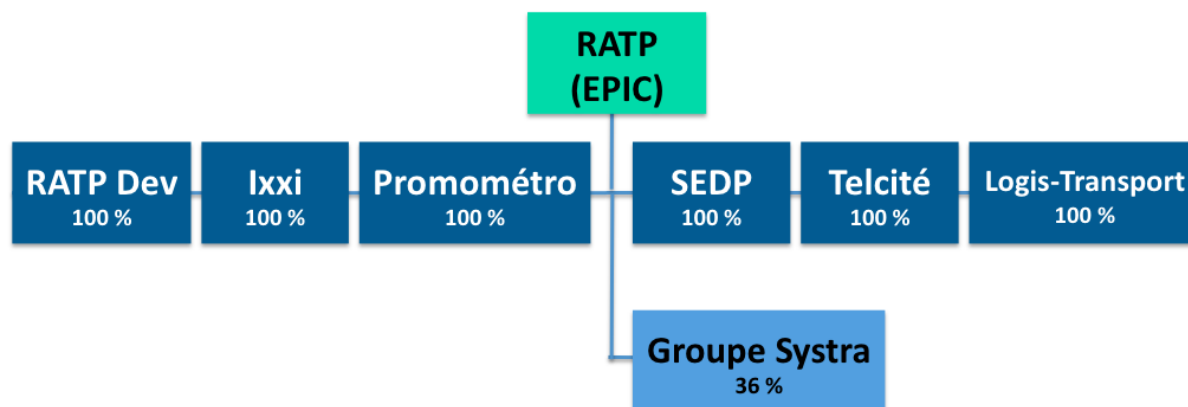
Consulté sur le sujet, Aéroport de Paris a indiqué qu'il sous-traitait initialement sa maintenance aux constructeurs et aux ascensoristes. Cependant, après nombre de déconvenues, le groupe Aéroports de Paris a réglé ses difficultés en confiant toute sa maintenance à la RATP (MATEM).

Pour qui concerne le nettoyage, le Groupe a recours à des prestataires spécialisés.

2.6.2. Les équipements de la RATP

Le groupe RATP se présente comme le cinquième acteur mondial du marché du transport collectif. Pour continuer à se développer sur son territoire historique, sur fond d'ouverture à la concurrence, l'entreprise mise sur ses 100 filiales, en France et à l'international.

Figure 3 : Organisation du Groupe RATP (filiales 100% publiques)



Source : Internet

La RATP dispose de 252 ascenseurs et de 870 escaliers mécaniques utilisés toute l'année⁸. Elle possède également de nombreux trottoirs mécaniques. Pour ce qui concerne les équipements similaires à ceux de la Ville, elle possède 235 escaliers mécaniques et 48 ascenseurs comprenant des édicules donnant sur la voie publique.

Ces équipements débouchant sur l'extérieur des stations possèdent les caractéristiques suivantes en termes de fonctionnement :

- ils ne sont pas situés dans des lieux isolés, puisque les stations RATP sont par destination des lieux très fréquentés par les usagers ;
- ils ne sont pas accessibles 24H/24H, les stations étant généralement fermées une partie de la nuit ;
- ils sont protégés pour la plupart des intempéries (précipitations, sel de déneigement...) ;
- ils disposent de capteurs de fonctionnement permettant la transmission d'alarmes à distance en cas de dysfonctionnement et une télémaintenance de premier niveau ;
- ils sont surveillés par des caméras de vidéosurveillance ce qui permet de s'assurer de l'absence d'usager dans l'éventualité d'une remise en route à distance et de dissuader l'installation de sans-domicile-fixe ou d'identifier des vandalismes ;
- enfin, ils bénéficient de la présence de proximité des personnels des stations.

Dans ce contexte, la maintenance opérationnelle des matériels et équipements est assurée par le Département de la Maintenance des Équipements et systèmes des Espaces (DMES). Cette activité est pilotée par le PC de sécurité de la RATP, ouvert 24H/24H, et installé gare de Lyon. Ce service de « RATP Dev » est en relation avec la société anonyme MATEM (Maintenance Ascenseurs Trottoirs Escaliers Mécaniques), l'une de ses filiales, dont la

⁸ Source RATP au 26/09/2016.

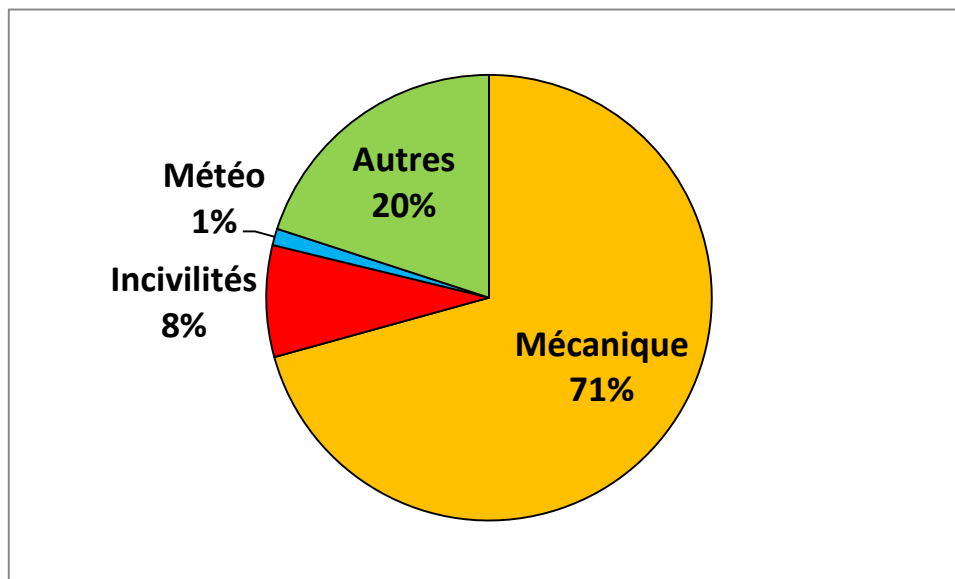
vocation est d'assurer des activités de maintenance au profit de clients extérieurs à la RATP, qu'ils soient publics ou privés.

Au premier semestre 2016, le taux moyen des pannes pour chaque catégorie d'équipement est le suivant⁹ :

- Ascenseurs sur la voie publique : 5,3% ;
- Escaliers mécaniques sur la voie publique : 1%.

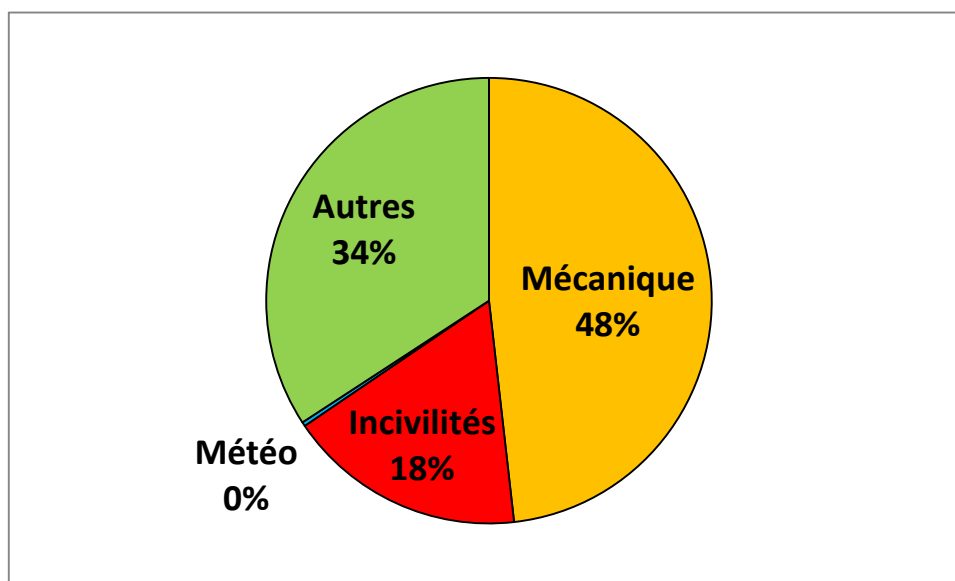
L'origine de ces pannes se répartit comme suit :

Graphique 1 : Pannes moyennes sur les ascenseurs voie publique de la RATP



Source : Données RATP

Graphique 2 : Pannes moyennes sur les escaliers mécaniques voie publique de la RATP



Source : Données RATP

⁹ Source RATP du 26/09/2016.

Pour l'essentiel, les pannes des équipements de la RATP sont des pannes mécaniques émanant de leur fonctionnement intensif.

2.6.3. La valorisation des savoir-faire de la RATP à l'extérieur : MATEM

Pour étendre son champ d'action sur les marchés d'exploitation en dehors de son territoire historique, la RATP mise sur sa filiale RATP Développement : «RATP Dev» en abrégé. Celle-ci assure l'exploitation et la maintenance de réseaux de transports en commun (rail régional, métro, tramway, bus et téléphérique) et de circuits touristiques dans douze pays.

Le suivi et la maintenance des dispositifs mécaniques d'aide aux déplacements des personnes, autres que ceux de la RATP, sont assurés par la société (SA) MATEM (Maintenance Ascenseurs Trottoirs Escaliers Mécaniques). C'est une filiale commune de RATP Dev (51%) et d'ANCI (Ateliers Normands de Construction Industrielle) (49 %) qui est en charge de la maintenance d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques.

Dans le monde du transport, Aéroports de Paris, Tisséo (exploitant des transports Toulousains) et la Direction Générale de l'Aviation Civile ont confié la maintenance de leurs appareils à MATEM. Cette société maintient également des ascenseurs et des escaliers mécaniques pour le compte de municipalités en Ile-de-France (Puteaux, Le Vésinet, Issy-les-Moulineaux).

Dans le secteur privé, le Groupe Printemps lui a confié la maintenance de la totalité des ascenseurs et escaliers mécaniques de ses quatre magasins du boulevard Haussmann à Paris.

Tous ces opérateurs ont sollicité la reprise de maintenance de leurs équipements par MATEM pour succéder à leurs constructeurs.

Interrogé lors des entretiens sur ses critères d'appréciation d'un prestataire efficient, le Groupe Aéroports de Paris retient pour l'essentiel :

- une offre intégrée : maintenance, travaux, ingénierie, capacité de traiter l'obsolescence des matériels ;
- une vision industrielle différente de celle des constructeurs qui ne visent, souvent, qu'à vendre du matériel, parfois avec des devis énormes *a posteriori* ;
- un souci permanent de la sécurité et du respect des réglementations en l'espèce ;
- une culture du service public et du résultat par indicateurs ;
- une mise en place d'équipes dédiées 24h/24 et 7j/7 ;
- une offre adaptable aux besoins ;
- une connaissance de toutes les marques d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques et une capacité à les maintenir dans des délais contraints.

2.6.4. Les escaliers mécaniques de la Ville d'Issy-les-Moulineaux

Des escaliers mécaniques ont été installés dans le Parc Rodin à Issy-les-Moulineaux sur 26 mètres de dénivelé. Ils visent à desservir les Hauts d'Issy et les Épinettes tout en facilitant l'accès à la gare « Issy » du RER C.

Inaugurés en juillet 2014, ils sont constitués de six escalators répartis sur toute la pente, sur deux voies parallèles (une voie montante et une voie descendante) avec deux paliers intermédiaires.

Les principales caractéristiques de ces équipements sont les suivantes :

- ils fonctionnent tous les jours, de 7h à 22h ;
- ils sont protégés des intempéries par un toit ;
- ils sont surveillés par des caméras de vidéo protection ;

- ils sont surveillés à distance et leur maintenance est assurée par la société MATEM (RATP).

Photographie 2 : Escaliers du Parc Rodin (Issy-les-Moulineaux)





3. DES SOLUTIONS AU CAS PAR CAS

3.1. Limitier au maximum l'implantation de ces installations sur l'espace public

Des prescriptions techniques - Référentiel d'accessibilité de la voirie parisienne de mars 2012 (page R50) - prévoient d'ores et déjà de limiter l'implantation d'ascenseurs ou d'escaliers mécaniques sur l'espace public, notamment en raison des problèmes de maintenance et de rupture de cheminement. En contrepartie, elles préconisent des solutions alternatives de conception de l'espace (rampes notamment).

Il est certain que l'implantation d'une rampe respectant les prescriptions réglementaires peut se traduire, dans certaines situations, par un empiètement plus ou moins important sur la voie publique, voire sur un jardin public. Si une rampe présente le plus souvent cet inconvénient, elle permet en revanche une déambulation effective et permanente des personnes à mobilité réduite. En outre, elle rend possible un entretien régulier par les personnels de la direction de la propreté (DPE). Le coût global à long terme d'une rampe ne peut que se révéler plus limité que celui de l'installation et la maintenance d'un ascenseur ou d'un escalier mécanique. Ces éléments doivent être pris en compte dans les décisions ultérieures sur ces questions.

Il est arrivé que la Ville de Paris impose un ascenseur non initialement prévu dans un avant-projet d'aménagement. Tel a été le cas, par exemple, dans le jardin Charles Trenet (secteur Grands Moulins) dans le 13^{ème} arrondissement. Afin d'assurer la continuité territoriale, prévue au plan masse, la SEMAPA avait proposé l'installation d'une passerelle, ouverte jour et nuit, au-dessus du jardin réalisé par la DEVE. Toutefois, eu égard à l'importance des pentes, cette passerelle ne pouvait en aucun cas être rendue accessible aux personnes à mobilité réduite. Il revenait alors à ces dernières d'emprunter les passages ouverts dans le jardin. Mais comme le jardin n'était pas accessible la nuit, contrairement à la passerelle, la Ville de Paris a imposé, en phase concours, un ascenseur en option. C'est cette solution qui a finalement été retenue. Elle s'est révélée onéreuse pour les finances de la Ville sans réel bénéfice pour les usagers. En effet, si cette solution pouvait paraître la plus satisfaisante en offrant une déambulation identique pour l'ensemble des usagers, la difficulté à faire fonctionner un ascenseur sur l'espace public l'a rendue, de fait, inopérante et, de surcroît, très coûteuse, compte tenu de l'option technique retenue (piston hydraulique). Cet ascenseur est en panne depuis plusieurs années¹⁰ et il devra très certainement être remplacé. Il était bien sûr légitime de tabler sur un fonctionnement effectif et régulier de cet ascenseur, mais la réalité a été tout autre et était, selon de nombreux techniciens, prévisible.

La Ville de Paris doit se doter d'une doctrine claire en la matière, en lien avec tous les services et les élus concernés. Il convient en particulier, au-delà de la direction de l'urbanisme (DU), d'associer aux projets et avant projets d'urbanisme la DPA, dès lors qu'elle est chargée de la maintenance de ces équipements. Cette collaboration entre les services est d'autant plus nécessaire que les terrains que la Ville est aujourd'hui en situation d'urbaniser sont souvent conquis sur le domaine ferroviaire avec de fortes dénivellations. L'aménagement de Paris Rive Gauche illustre bien cet urbanisme nouveau.

Recommandation 6 : Associer la DPA le plus en amont possible des opérations d'urbanisme.

¹⁰ La SEMAPA a indiqué qu'il était en panne depuis cinq au moins et peut-être six.

La DEVE adhère à cette recommandation. La DU la qualifie d'importante, mais relève que celle-ci suppose des moyens techniques et humains qui sont à mettre en regard du coup global des installations.

La DPA souscrit à cette recommandation dont elle indique qu'elle est déjà partiellement mise en œuvre. Toutefois, cette coopération reste à parfaire.

Cependant, comme l'atteste l'opération des Batignolles, la limitation du nombre d'ascenseurs apparaît possible malgré la création de reliefs artificiels et la présence de dénivelés. Mais ce n'est réalisable que si la dimension du cheminement sans rupture est pleinement intégrée dès la conception des espaces viaires¹¹.

Pour atteindre cet objectif, il convient d'adopter un autre regard sur tout nouveau projet d'urbanisme. Celui-ci doit être d'abord axé sur le principe d'une absence d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques grâce à des pentes adaptées et à des cheminements étudiés.

L'exemple de l'accès oriental à la promenade plantée à partir de la gare de Reuilly, déjà ancien, illustre clairement ce principe. Un long cheminement en épingle à cheveu permet en effet de gravir un très fort dénivelé sans faire appel à un quelconque équipement technique¹².

Un autre exemple sur le même principe montre qu'un projet d'ascenseur peut être abandonné au profit d'un cheminement adapté, sans pénaliser les usagers, bien au contraire, et cela pour un coût moindre. Il s'agit de l'exemple de la ZAC Saint Blaise en 2011/2012 où un ascenseur initialement prévu a été retiré du projet à la faveur d'une solution viaire favorisant le cheminement de tous, sans rupture dans les déplacements.

Toutefois, la Ville de Paris n'est pas forcément maître de ses choix en la matière, comme l'illustre le cas du parc Martin Luther King. En effet, la Préfecture de Police a imposé à la Ville l'installation d'un ascenseur, en émettant un avis défavorable, dans le cadre d'une demande de permis de construire. Le cheminement alternatif projeté par la Ville (DEVE) avait une longueur de 150 mètres et l'objection a été émise au motif « *que cette distance bien que conforme, est trop importante pour une personne à mobilité réduite* ». La Ville n'a pas contesté cet avis, ce qu'elle aurait été en droit de faire dès lors que la réglementation était respectée. Des recours contre des décisions prises sur la base de tels avis permettraient de faire préciser par le juge administratif la notion de « *disproportion manifeste entre les améliorations apportées et leurs conséquences* ». Cette notion pourrait ainsi être clarifiée pour tout projet d'aménagement lourd où les solutions techniques sont complexes à trouver.

Recommandation 7 : Limiter au maximum l'installation d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques sur l'espace public.

La DEVE, la DVD et la DPA souscrivent à cette recommandation qui vise à limiter l'installation d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques en privilégiant d'autres types d'aménagements, comme les rampes.

De son côté la DU indique qu'elle a mis en œuvre cette recommandation dans la conception du projet Bercy-Charenton, dans la mesure du possible.

¹¹ Cela éviterait aussi des situations ubuesques où la Ville de Paris renonce à installer un escalier, qui serait pourtant utile, pour ne pas être contrainte par la CCDSA de construire un ascenseur à proximité afin d'assurer un cheminement égal pour tous les usagers.

¹² Un point de vigilance mérite toutefois d'être signalé. En l'espèce, s'agissant d'un cheminement sur un terrain en terre, il importe de bien entretenir ce type de voies qui ont tendance à se raviner, rendant difficile la progression des fauteuils roulants ou des poussettes, surtout dans la montée.

3.2. Doubler les ascenseurs en l'absence de solution alternative

S'il paraît opportun de ne pas installer d'ascenseur ou d'escalier mécanique quand une rampe peut être mise en place, il convient en revanche de doubler les ascenseurs quand le relief rend ce type d'installation indispensable, sous réserve que la configuration des lieux le permette. Telle est l'option qui a été mise en œuvre dans le Parc de Bercy, au débouché de la passerelle Simone de Beauvoir. Au surplus, il est signalé que ces deux ascenseurs ne sont pas accessibles au public 24 heures sur 24. Cette fermeture partielle pourrait d'ailleurs être généralisée à d'autres ascenseurs afin de limiter les actes de vandalisme commis de nuit sur des équipements installés de surcroît dans des zones peu fréquentées ou peu éclairées¹³.

Le doublement des ascenseurs permettrait qu'au moins l'un d'entre eux soit en permanence en état de fonctionnement, quitte à les ouvrir alternativement.

La présence de forts dénivelés sur le secteur Masséna militerait pour le doublement de certains équipements, sauf à imposer des détours excessifs aux usagers, ce qui serait rédhitoire pour les personnes à mobilité réduite.

Toutes les personnes rencontrées par les auditeurs et disposant de compétences techniques avérées sur le sujet ont indiqué qu'un ascenseur installé sur la voie publique ne peut pas en pratique fonctionner 24 heures sur 24. Outre les pannes, fréquentes sur ce type d'équipements pour des motifs déjà évoqués *supra*, il est aussi nécessaire d'intégrer les arrêts relatifs à la maintenance curative ou préventive.

En tout état de cause, certaines précautions seront à prendre.

Il convient d'abord de s'assurer de la réelle fiabilité des appareils retenus. Cette remarque peut sembler évidente mais elle ne l'est pas s'agissant notamment des ascenseurs installés dans des ensembles immobiliers en vue de desservir la voie publique. En effet, ces équipements sont choisis par le seul promoteur sur ses propres critères économiques. Ce dernier les remet ensuite à la Ville, directement ou via la SEM d'aménagement. Or c'est la DPA *in fine* qui aura en charge la maintenance de ces installations et c'est à elle qu'il incombe de gérer les dysfonctionnements constatés alors même qu'elle n'a pas participé au choix des matériels.

Quand c'est possible, il est préférable de prévoir dès la conception l'intégration des cabines d'ascenseurs dans un ensemble immobilier, à l'exemple de l'ascenseur de la rue Fulton. Cette solution permet de protéger au maximum ces installations des intempéries¹⁴.

Enfin, il est nécessaire d'actualiser en permanence les exigences techniques des matériels en matière de lutte contre les incivilités volontaires, comme le fait la DPA pour les équipements qu'elle construit. Toutefois, un décalage temporel est inévitable entre le moment où les prescriptions sont élaborées, lors de la prévision d'installation d'un ascenseur, et sa livraison effective de l'équipement en cause¹⁵.

Recommandation 8 : Doubler les ascenseurs quand la configuration des lieux le permet et l'exige.

¹³ Les ascenseurs de la RATP ne sont pas ouverts la nuit même si l'interruption est relativement brève. Ils sont de surcroît placés dans des quartiers moins sujets que d'autres au vandalisme et dans des périmètres le plus souvent bien éclairés. L'exemple de l'ascenseur de la station Madeleine sur la ligne 14 a été mentionné lors d'un entretien ; cet appareil n'a jamais fait l'objet d'acte de vandalisme.

¹⁴ Si cette solution protège les installations, elle a l'inconvénient de dissimuler les équipements à la vue du public. La mise en place d'une bonne signalétique s'avère donc indispensable.

¹⁵ Par ailleurs, les délais d'aménagement et de construction font qu'un délai important s'écoule entre l'installation d'un ascenseur et sa mise en service effective. Il est donc susceptible de se dégrader avant même sa première utilisation.

En principe, cette duplication des installations s'accompagne d'un doublement des coûts. Toutefois, il convient d'apprécier le montant réel des sommes à engager au cas par cas.

La DEVE ne souscrit pas à cette recommandation qui serait coûteuse et risquerait dans la pratique de doubler les occurrences de dysfonctionnement.

Pour la DVD, la mise en œuvre de cette recommandation apparaît délicate. En effet, outre les conséquences budgétaires attachées à cette mesure, elle relève le risque de panne du second équipement.

La DU et la DPA souscrivent à cette recommandation.

3.3. Envisager la dépose de certaines installations

Il ne doit pas être exclu d'étudier la dépose de certains ascenseurs et de revoir en conséquence la configuration de la voirie quand cela sera possible. Une analyse au cas par cas des situations devra être engagée par les directions concernées : la direction en charge de l'urbanisme, les deux directions affectataires et la direction en charge de la maintenance. S'agissant des ascenseurs régulièrement hors service et dont la maintenance opérationnelle se révèle difficile, leur dépose peut être programmée. Mieux vaut, semble-t-il, supprimer un appareil qui ne fonctionne pas ou qui fonctionne par intermittence, et ce pour un coût élevé, que de le laisser sur l'espace public. L'inexistence d'un équipement est mieux acceptée par les usagers que la présence d'un équipement perpétuellement en panne et/ou d'une saleté rebutante. Si des travaux de voirie sont nécessaires et réalisables, il conviendra de les engager pour un meilleur service aux Parisiens. Le surcoût de ces travaux sera compensé par les économies réalisées sur la maintenance et le remplacement, inéluctable à terme, des ascenseurs concernés.¹⁶

Cette proposition a déjà été mise en œuvre par le passé avec la dépose de l'ascenseur de la passerelle Leblanc. Selon la DVD, cette dépose n'a suscité aucune récrimination de la part des usagers ou des associations de défense des personnes handicapées.

Une telle solution pourra s'avérer difficile à mettre en œuvre, notamment s'agissant d'installations classées, à l'exemple de la passerelle Simone de Beauvoir, à supposer qu'au cas d'espèce l'ascenseur puisse être supprimé.

La dépose, quand elle sera possible, règlera à la fois la question des installations en panne récurrente et prolongée, évitera d'avoir à remplacer l'ascenseur à la fin de sa durée de vie, et permettra un nettoyage quotidien des cheminements par la DPE.

Il appartiendra aux directions techniques concernées d'établir un bilan des implantations afin d'examiner les cas où cette solution pourra être mise en œuvre. L'exemple du parvis de la gare de Lyon, où les marches ont été supprimés et remplacés par un plan incliné illustre cette proposition.

¹⁶ Selon la RATP, la durée de vie d'un ascenseur à l'air libre est d'une trentaine d'années.

Photographie 3 : Gare de Lyon au XIX^{ème} siècle



Source : Internet

Recommandation 9 : Évaluer et chiffrer la dépose des ascenseurs.

La DEVE estime cette recommandation logique, mais celle-ci lui paraît délicate à mettre en œuvre sans alternative. La DU indique avoir supprimé dès la phase de conception la mise en place d'un ascenseur boulevard Berthier en raison de sa faible visibilité et de son insécurité prévisibles.

La DPA approuve cette recommandation. D'ailleurs, elle étudie les possibilités de dépose des ascenseurs ne servant à l'accessibilité de la voirie.

3.4. Renforcer l'information à distance des services sur l'état de fonctionnement des équipements

Les organismes extérieurs rencontrés par les auditeurs (RATP et Aéroports de Paris) ont développé des dispositifs performants de téléalarme et de télésurveillance pour détecter les pannes et permettre un dépannage 24 heures sur 24, sept jours sur sept. De tels dispositifs peuvent, dans un certain nombre de cas, assurer leur remise en service à distance.

La DPA a indiqué aux auditeurs qu'un test de téléalarme était en cours sur un ascenseur. La réception des alertes se fait à la fois à la DPA et chez le prestataire de la maintenance.

Ces dispositifs de téléalarme et de de télésurveillance présentent en outre l'avantage de pouvoir contrôler le mainteneur et en particulier ses délais d'intervention. Ils dispensent aussi de la nécessité de désigner un service de proximité en charge des signalements concernant l'équipement. Ces signalements font défaut aujourd'hui en l'absence de

moyens techniques ou humains. Ce besoin d'information en temps réel a été exprimé par le service de la DPA en charge de la maintenance opérationnelle de ces équipements. Il fait suite aux nombreuses remarques et réclamations reçues par la DPA et émanant des directions affectataires et des élus.

Dans cette perspective, il est indispensable, pour surveiller et maintenir à distance ces équipements, d'acquérir des systèmes ouverts (cf. § 2.5.1). Ces modalités pratiques sont en train de se construire à la DPA avec le soutien de la DSTI, les alertes étant reçues sur le serveur de cette dernière direction. Cette solution doit être généralisée.

La présence de systèmes de télésurveillance dans les ascenseurs pourrait dissuader la réalisation d'incivilités volontaires, ou à défaut permettre d'identifier leurs auteurs afin que la Ville de Paris obtienne réparation de son préjudice.

De plus, la télésurveillance permettrait le redémarrage à distance des appareils qui auraient été mis sans raison valable à l'arrêt par des usagers.

En lien avec cette démarche, il paraît opportun de dématérialiser le carnet d'entretien, afin qu'il puisse être consulté à distance par tous : par la DPA en sa qualité de direction gestionnaire du marché de maintenance, mais aussi les directions gestionnaires que sont la DEVE et la DVD.

3.5. Développer l'information des usagers

Il importe, en cas de non-fonctionnement d'un ascenseur ou d'un escalier mécanique installé sur la voie publique, de pouvoir en informer sans délais les usagers potentiels. Ainsi ces derniers pourront-ils éventuellement remettre à une date ultérieure leur déplacement en cas d'arrêt de l'un de ces équipements.

Au moins deux pistes existent.

La RATP a choisi de rendre accessible en temps quasi réel sur son site Internet une information fiable sur l'état des équipements qu'elle met à la disposition de ses usagers : ascenseurs, escaliers mécaniques, trottoirs roulants¹⁷. À ce stade, ce dispositif est encore expérimental et seules deux lignes de métro sont répertoriées (les lignes 4 et 14) mais il a vocation à être rapidement généralisé. La nature de chaque équipement d'une station donnée est clairement identifiée à l'aide de pictogrammes simples : ascenseur, escalator montant, trottoir roulant, ascenseur pour utilisateurs de fauteuils roulants (UFR) et escalator descendant.

Capture écran 1 : Légende du système d'information de la RATP



Source : Site internet RATP

¹⁷ Ce dispositif est facilement consultable en peu de clics sur le site de la RATP avec le cheminement suivant : rubrique « Se déplacer », puis rubrique « Vos infos pratiques » et enfin la rubrique « Ascenseurs et escalators ».

La localisation des équipements en cause est précisément définie. L'état des appareils est signalé par un point vert quand l'appareil est en fonction, par un point rouge quand il est en panne et par un point gris en cas d'information indisponible. Ainsi un usager qui souhaite se déplacer peut vérifier, avant de s'engager dans son trajet, la disponibilité des équipements dont il aura besoin pour assurer la totalité de son cheminement. L'heure de la dernière mise à jour est affichée en haut de page.

La Ville de Paris pourrait développer un dispositif d'information de ce type accessible, par exemple, sur son site Internet. Encore faudrait-il que les appareils en état de fonctionnement soient plus nombreux que ceux signalés comme étant en panne. À défaut, l'effet serait négatif pour les usagers et des associations pourraient s'en saisir. Un tel dispositif apparaît donc potentiellement à « double-tranchant »¹⁸.

Une autre option existe. Elle consisterait à mettre les données relatives au bon fonctionnement ou aux pannes éventuelles des équipements implantés sur la voirie en libre accès (*open data*) dans l'attente qu'un opérateur économique s'en saisisse et crée une application dédiée. Une application collaborative de cette nature appelée « JACCEDE » existe déjà sur Apple Store et sur Google Play. Elle recense notamment les adresses de commerces, restaurants, cabinets médicaux, lieux de culture qui offrent des facilités d'accès aux personnes handicapées. Cette application est gratuite. Elle s'inscrit parfaitement dans la démarche proposée par les auditeurs.

Toutefois cette solution présente l'inconvénient de laisser à la discrétion d'un tiers l'exploitation de données émanant de la Ville de Paris.

Recommandation 10 : Développer un système fiable et en temps réel d'information sur la disponibilité des équipements.

La DU, la DEVE et la DPA souscrivent à cette recommandation. La DPA indique être en lien avec la DSTI afin de tester divers produits de télésurveillance dans la perspective de lancer un marché public dans ce domaine en 2017.

3.6. Dissocier le marché de maintenance du marché de nettoyage

La maintenance et le nettoyage des ascenseurs et des escaliers mécaniques implantés sur l'espace public sont intégrés, à ce jour, dans un seul et même marché¹⁹ alors même que les compétences et les métiers sont très différents. De plus, les rythmes d'intervention ne sont pas identiques.

Cette pratique, qui permet à la Ville de Paris de ne gérer qu'une seule procédure d'appel d'offres et qu'un seul marché, peut sembler inappropriée. En effet, des entreprises spécialisées dans la maintenance pourraient renoncer à candidater du fait de la présence d'un lot « nettoyage ». Elles pourraient aussi se trouver dans l'obligation de recourir à des sous-traitants pour assurer la prestation de nettoyage. Cette contrainte est susceptible de les rendre moins compétitives alors même que leurs compétences en matière de maintenance seraient supérieures à celles d'autres candidats²⁰.

¹⁸ La RATP affiche en effet des taux de disponibilité très élevés. À titre d'illustration, sur le site de la RATP, pour un relevé effectué le 13 septembre 2016 à 12:09 pour la station « Saint Lazare » : les trois ascenseurs étaient en fonction (100%) ; vingt-sept escalators montants sur vingt-huit étaient en fonction (98,4%) ; les huit escalators descendants étaient en fonction (100%) ; ce qui représente un taux de disponibilité globale de 98,6%. Le même test effectué, le même jour à la même heure, sur la station « Chatelet » a donné des résultats comparables (taux de disponibilité globale de 95,3%).

¹⁹ Marché à bons de commande pour la maintenance des appareils élévateurs, ascenseurs et escaliers mécaniques municipaux, situés sur l'espace public 2015V12003650).

²⁰ La RATP a résolu cette difficulté en créant une filiale dédiée à la maintenance de tous les appareils installés sur son réseau, la société anonyme « MATEM » (Maintenance Ascenseurs Trottoirs Escaliers Mécaniques). Le directeur technique de MATEM (par ailleurs délégué au développement de la RATP) a indiqué aux auditeurs que

Dans ces conditions, Il pourrait être pertinent de distinguer le marché de maintenance et le marché de nettoyage en procédant à deux procédures distinctes.

Recommandation 11 : Passer deux marchés distincts pour la maintenance des équipements et leur nettoyage.

La DVD, la DEVE, la DU et la DPA souscrivent à cette recommandation. La DPA précise que cette recommandation sera mise en œuvre à l'occasion du renouvellement du marché en cours.

cette entité dispensait de recourir aux services des constructeurs qui cherchent toujours à vendre leur propre matériel.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

- Recommandation 1** : Privilégier l'implantation des futurs équipements sur des axes éclairés et fréquentés. 14
- Recommandation 2** : Étudier, définir et mettre en place une signalétique commune sur Paris pour indiquer aux usagers la présence de ces équipements sur l'espace public. 14
- Recommandation 3** : Intégrer dans la conception des avant-projets d'espace public une analyse des risques naturels pour tous les équipements. 15
- Recommandation 4** : Inclure dans le cahier des charges du marché d'acquisition d'un équipement l'obtention de toutes les informations techniques relatives aux armoires de commande..... 16
- Recommandation 5** : Étudier la fréquentation des équipements en place dans la perspective de proposer une réduction des horaires d'ouverture. 16
- Recommandation 6** : Associer la DPA le plus en amont possible des opérations d'urbanisme..... 23
- Recommandation 7** : Limiter au maximum l'installation d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques sur l'espace public. 24
- Recommandation 8** : Doubler les ascenseurs quand la configuration des lieux le permet et l'exige..... 25
- Recommandation 9** : Évaluer et chiffrer la dépose des ascenseurs. 27
- Recommandation 10** : Développer un système fiable et en temps réel d'information sur la disponibilité des équipements..... 29
- Recommandation 11** : Passer deux marchés distincts pour la maintenance des équipements et leur nettoyage. 30

LISTE PRIORISÉE DES RECOMMANDATIONS

Recommandations essentielles :

Recommandation 6 : Associer la DPA le plus en amont possible des opérations d'urbanisme.

Recommandation 7 : Limiter au maximum l'installation d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques sur l'espace public.

Recommandation 10 : Développer un système fiable et en temps réel d'information sur la disponibilité des équipements.

Recommandation 11 : Passer deux marchés distincts pour la maintenance des équipements et leur nettoyage.

Recommandations nécessaires :

Recommandation 1 : Privilégier l'implantation des futurs équipements sur des axes éclairés et fréquentés.

Recommandation 5 : Étudier la fréquentation des équipements en place dans la perspective de proposer une réduction des horaires d'ouverture.

Recommandation 9 : Évaluer et chiffrer la dépose des ascenseurs.

Recommandations envisageables :

Recommandation 2 : Étudier, définir et mettre en place une signalétique commune sur Paris pour indiquer aux usagers la présence de ces équipements sur l'espace public.

Recommandation 3 : Intégrer dans la conception des avant-projets d'espace public une analyse des risques naturels pour tous les équipements sophistiqués.

Recommandation 4 : Inclure dans le cahier des charges du marché d'acquisition d'un équipement l'obtention de toutes les informations techniques relatives aux armoires de commande.

Recommandation 8 : Doubler les ascenseurs quand la configuration des lieux le permet et l'exige.

PROCÉDURE CONTRADICTOIRE

Dans le cadre de la procédure contradictoire en vigueur à l'inspection générale, le rapport provisoire relatif à l'audit sur l'implantation et le fonctionnement des ascenseurs et des escaliers mécaniques installés par la Ville de Paris sur l'espace public a été transmis le 18 octobre 2016 aux directrices de la DPA et de la DEVE et aux directeurs de la DU et de la DVD.

Après relance, la réponse au rapport provisoire du directeur de la DU a été adressée par courrier le 9 décembre 2016.

Après relance, la réponse au rapport provisoire du directeur de la DVD a été adressée par courrier le 14 décembre 2016.

Après relance, la réponse au rapport provisoire de la directrice de la DPA a été adressée par courrier le 06 janvier 2017.

Après relance, la réponse au rapport provisoire de la directrice de la DEVE a été adressée par courrier le 10 janvier 2017.



Affaire suivie par :

Réf. : D16DU-001292

Paris, Le 09 DEC. 2016

NOTE à l'attention de :

Directrice de l'Inspection Générale

Objet : Audit sur l'implantation et le fonctionnement des ascenseurs et des escaliers mécaniques installés par la Ville de Paris sur l'espace public - Réponse de la Direction de l'Urbanisme

Par note en date du 20 octobre 2016 vous m'avez transmis le rapport provisoire établi par l'Inspection Générale sur l'implantation et le fonctionnement des ascenseurs et escaliers mécaniques installés par la Ville de Paris sur l'espace public.

Ce document a fait l'objet d'une lecture attentive dont il résulte une grande concordance avec les échanges que vous avez pu avoir en septembre 2016. Le constat que vous dressez n'appelle pas de remarques de la part de la Direction de l'Urbanisme. Pour ce qui relève des 11 recommandations proposées, il convient d'en apprécier la hiérarchisation en 3 catégories, ce qui permet de distinguer les préconisations essentielles, au rang desquelles vous suggérez :

- D'associer la Direction de Patrimoine et de l'Architecture aux opérations d'aménagement pour les choix d'implantation : cette recommandation N°6 est importante mais elle suppose des moyens techniques et humains qui doivent être mis en regard du coût global des installations (dont la maintenance et l'entretien).
- De limiter au maximum l'installation d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques : en ce qui concerne cette recommandation N°7, je souhaite attirer votre attention sur l'exemple en cours de conception à Bercy Charenton où le projet vise à exploiter au maximum le terrain naturel et faciliter les cheminements PMR. Cela ne permettra pas d'éviter quelques installations mécaniques pour le franchissement du faisceau ferré ou pour rejoindre le toit de la Gare de la Râpée depuis la place des Terroirs de France mais la quantité en sera réduite. Enfin, l'intégration de ces équipements à l'intérieur de certains bâtiments, sous réserve de leur indication claire et lisible est également à envisager. Elle peut permettre une gestion assurée par un propriétaire privé sous réserve que celle-ci soit acceptée et négociée par la collectivité.
- De développer un système fiable d'informations sur les disponibilités des équipements (Recommandation N°10).



- Évaluer et chiffrer la dépose de certains ascenseurs. Dans le cadre de cette recommandation N°9, je souhaite attirer votre attention sur le cas d'un ascenseur boulevard Berthier, incorporé à l'immeuble de bureaux d'lcade qui est peu visible et peu sécuritaire. Il a été décidé d'un commun accord avec l'aménageur et la Direction de la Voirie et des Déplacements de supprimer cet équipement dès la phase de conception.
- Mettre en place une signalétique pour indiquer les équipements (Recommandation N° 2).
- Intégrer à la conception une analyse des risques naturels pour tous les équipements sophistiqués (Recommandation N° 3).
- Inclure dans le cahier des charges du marché d'acquisition toutes les informations techniques relatives aux armoires de commande (Recommandation N° 4).
- Doubler les ascenseurs quand la configuration le permet (Recommandation N° 8).

Par ailleurs, un benchmark (RATP et ADP) a été réalisé dans le cadre de cette inspection qui révèle clairement que la Régie Autonome des Transports Parisien fait appel pour la maintenance de ses équipements à la société MATEM (qui est une de ses filiales, qui par ailleurs assure également la maintenance des équipements des Aéroports de Paris et du Printemps Haussmann). Cette comparaison est très intéressante même si elle reste difficilement transposable à une collectivité.

Je reste à votre disposition pour tout complément d'information.

Le Directeur de l'Urbanisme

Copie : Directeur de la Voirie et des Déplacements
 Directrice du Patrimoine et de l'Architecture

121 avenue de France
CS 51388 - 75639 PARIS CEDEX 13

paris
info Le 3975
Paris.fr
PLANNING, LE DÉPARTÉMENT

MAIRIE DE PARIS



Affaire suivie par

DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS
Service du Patrimoine de la Voirie

INSPECTION GENERALE
DE LA VILLE DE PARIS

15 DEC. 2016

N°

283

N/Ref :

Paris, le 14 DEC. 2016

D16DVD-007661

NOTE à l'attention de :

Directrice de l'Inspection Générale

Objet :

Réponse à la transmission du rapport provisoire « Audit sur l'implantation et le fonctionnement des ascenseurs et des escaliers mécaniques installés par la Ville de Paris sur l'espace public »

Par note en date du 18 octobre 2016, vous m'avez communiqué, pour avis, le rapport provisoire relatif à « l'implantation et le fonctionnement des ascenseurs et des escaliers mécaniques installés par la Ville de Paris sur l'espace public ». Je vous prie de trouver ci-après nos remarques.

La DVD souscrit à la plupart des propositions du rapport, notamment celle visant à limiter l'installation d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques en privilégiant d'autres types d'aménagements comme les rampes (recommandation n°7) ou bien de disposer d'un marché spécifique pour la maintenance et d'un pour le nettoyage (recommandation n°11).

En revanche, la recommandation n°8 de doubler tous les dispositifs apparaît plus délicate à mettre en œuvre. Outre les conséquences budgétaires (tant au budget d'investissement qu'au budget de fonctionnement), il faut également noter le risque de panne du 2^{ème} équipement « de secours ». En effet, ce 2^{ème} équipement est soumis aux mêmes agressions extérieures telles que les intempéries et le vandalisme, même en étant à l'arrêt. Le principe de fonctionnement complémentaire souhaité n'est donc pas assuré et rien n'exclut que les deux appareils soient hors service en même temps.

Si on peut constater que les appareils intégrés dans le bâti fonctionnent mieux, il ne faut pas oublier que ce type d'aménagement entraîne une lourdeur administrative pour être mise en œuvre : accord avec les propriétaires du bâti environnant, convention de gestion à mettre en œuvre avec dans certains cas, modalités financières. Le suivi tant financier que budgétaire s'avère alors plus difficile.

Telles sont les remarques que je tenais à vous communiquer.

Le Directeur de la Voirie et des Déplacements

121 avenue de France - CS 51388 - Paris Cedex 13

paris
info Le 3975
Paris.fr
*Tous les appels sont gratuits d'un poste fixe



MAIRIE DE PARIS



DIRECTION DU PATRIMOINE ET DE L'ARCHITECTURE
SERVICE PILOTAGE INFORMATION METHODE

Affaire suivie par : [REDACTED]
Réf. : A16DPA-003342

Paris, le **6 - JAN. 2017**

Note à l'attention de : [REDACTED]
Directrice de l'Inspection Générale

Objet : **Audit sur l'implantation et le fonctionnement des ascenseurs et des escaliers mécaniques installés par la Ville de Paris sur l'espace public**

Après lecture et analyse du rapport provisoire relatif à l'implantation et le fonctionnement des ascenseurs et escaliers mécaniques installés par la Ville de Paris sur l'espace public, je ne peux que partager le constat établi par vos services.

Vous relevez 11 recommandations réparties en 3 groupes : recommandations essentielles ; recommandations nécessaires et recommandations envisageables. Un plan d'action général devra être proposé pour une mise en place rapide de ces recommandations.

Recommandations essentielles :

- Associer la DPA le plus en amont possible des opérations d'urbanisme.
- Limiter au maximum l'installation d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques sur l'espace public.
- Développer un système fiable et en temps réel d'information sur la disponibilité des équipements.
- Passer deux marchés distincts pour la maintenance des équipements et leur nettoyage.

Je vous confirme que pour chaque projet de constructions/restructurations conduit par la DPA, le Service Pilotage, Information, Maintenance (SePIM) et plus particulièrement le Pôle Ingénierie de Maintenance (PIM) est sollicité pour évaluer les meilleures solutions possibles. Ce dernier a élaboré une fiche prescriptive afin d'aider les conducteurs d'opérations dans leur démarches. Il reste néanmoins un travail à réaliser avec la DLH et la DU pour associer plus en amont la DPA sur les opérations d'urbanisme.

Par ailleurs, nous sommes en lien avec les services informatiques de la DSTI, pour tester divers produits de télésurveillance permettant de connaître en temps réel l'état de fonctionnement de ces installations techniques. L'objectif est le lancement d'un marché public de télésurveillance au cours de l'année 2017.

Enfin, le nouveau marché public de maintenance des ascenseurs publics, attribué à la société OTIS, intègre les prestations de nettoyage des cabines. Après des débuts un peu chaotiques, des ajustements ont été réalisés et ces prestations sont correctement effectuées par le titulaire. Nous veillerons à dissocier les deux marchés lors du prochain renouvellement.

98, quai de la Rapée – 75575 PARIS CEDEX 12 – [REDACTED]

Recommandations nécessaires :

- Privilégier l'implantation des futurs équipements sur des axes éclairés et fréquentés.
- Étudier la fréquentation des équipements en place dans la perspective de proposer une réduction des horaires d'ouverture.
- Évaluer et chiffrer la dépose des ascenseurs.

La DPA étudie les possibilités de dépose des ascenseurs ne servant pas à l'accessibilité de la voirie, comme par exemple, l'ascenseur de la passerelle des Grands Moulins (souvent cité dans votre rapport) ou les ascenseurs de la passerelle Simone de Beauvoir. Toutefois, à ce jour, aucune étude quant à la fréquentation des équipements n'a été réalisée. La mise en place d'une télé-surveillance sur l'ensemble du parc permettra, entre autre, de répondre à cette interrogation.

La question de la direction gestionnaire de ces installations techniques particulières pourrait également être posée et le transfert vers la DVD, direction spécialisée dans la gestion de nombreux équipements installés sur l'espace public et responsable de l'accessibilité de l'espace public, pourrait s'avérer plus efficient.

Recommandations envisageables :

- Étudier, définir et mettre en place une signalétique commune sur Paris pour indiquer aux usagers la présence de ces équipements sur l'espace public.
- Intégrer dans la conception des avant-projets d'espace public une analyse des risques naturels pour tous les équipements sophistiqués.
- Inclure dans le cahier des charges du marché d'acquisition d'un équipement l'obtention de toutes les informations techniques relatives aux armoires de commande.
- Doubler les ascenseurs quand la configuration des lieux le permet et l'exige.

Plusieurs de ces points sont déjà inclus dans nos marchés mais nous avons des difficultés à obtenir l'ensemble des documents lorsque les opérations sont sous la responsabilité d'un tiers.

Enfin, et comme vous le mentionnez, il semble indispensable de créer les conditions pour une meilleure cohésion entre les différents acteurs et une implication de la DPA, futur gestionnaire de l'installation, dès les premières études.


Directrice du Patrimoine et de l'Architecture

98, quai de la Rapée – 75575 PARIS CEDEX 12 – 



Paris, le : **10 JAN. 2017**

NOTE à l'attention de :

Directrice de l'Inspection Générale

Objet : Réponse au rapport provisoire sur l'implantation et le fonctionnement des ascenseurs et des escaliers mécaniques installés par la Ville de Paris sur l'espace public

Par note du 18 octobre 2016, vous avez bien voulu me transmettre le rapport provisoire sur l'implantation et le fonctionnement des ascenseurs et des escaliers mécaniques installés par la ville de Paris sur l'espace public.

A la lecture de ce rapport les remarques de la DEVE sur vos recommandations sont les suivantes :

Recommandations essentielles :

Recommandation 6 : Associer la DPA le plus en amont possible des opérations d'urbanisme

Recommandation 7 : Limiter au maximum l'installation d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques sur l'espace public.

Recommandation 10 : Développer un système fiable et en temps réel d'information sur la disponibilité des équipements.

Recommandation 11 : Passer deux marchés distincts pour la maintenance des équipements et leur nettoyage.

La DEVE partage l'ensemble de ces recommandations essentielles. Elle s'interroge dans le cadre des réflexions menées par la DRH et la DFA sur la ré-internalisation de certains marchés sur la possibilité de confier cette mission de nettoyage à des agents en reconversion professionnelle (sous réserve de la pénibilité de ce genre de tâches). On pourrait être tenté aussi de réfléchir dans la même optique à l'introduction de « liftiers » qui assureraient par leur présence une fonction dissuasive dans les ascenseurs non isolés du public, avec néanmoins toutes les difficultés liées (tâche monotone, exposée au froid ou à la chaleur, etc.).

Le système d'information à distance sur les dysfonctionnements serait une avancée intéressante d'autant que les lignes pour le report d'informations doivent exister (celles qui sont utilisées pour appeler la maintenance en cas de panne avec des usagers à l'intérieur doivent pouvoir être utilisées).

S'agissant de la maintenance il conviendrait d'intégrer un rythme d'interventions de type préventives avec mise à l'arrêt à des heures de faible fréquentation afin de prévenir un certain nombre de pannes.

Recommandations nécessaires :

Recommandation 1 : Privilégier l'implantation des futurs équipements sur des axes éclairés et fréquentés.

103, avenue de France - 75013 Paris



Recommandation 5 : Étudier la fréquentation des équipements en place dans la perspective de proposer une réduction des horaires d'ouverture.

Recommandation 9 : Évaluer et chiffrer la dépose des ascenseurs.

De la même façon, la DEVE approuve le principe de ces trois recommandations, notamment la possibilité, qu'elle pratique déjà, de fermeture nocturne de certains ascenseurs. Mais cette recommandation peut être en contradiction avec le développement des ouvertures nocturnes de certains jardins.

Si la 9^{ème} recommandation est logique, elle paraît délicate à mettre en œuvre sans alternative au moment même où la Ville travaille sur les adap.

Recommandations envisageables :

Recommandation 2 : Étudier, définir et mettre en place une signalétique commune sur Paris pour indiquer aux usagers la présence de ces équipements sur l'espace public.

Recommandation 3 : Intégrer dans la conception des avant-projets d'espace public une analyse des risques naturels pour tous les équipements sophistiqués.

Recommandation 4 : Inclure dans le cahier des charges du marché d'acquisition d'un équipement l'obtention de toutes les informations techniques relatives aux armoires de commande.

Recommandation 8 : Doubler les ascenseurs quand la configuration des lieux le permet et l'exige

Les recommandations 3 et 4 ne peuvent être que partagées.

La recommandation 2 semble envisageable à terme dès lors qu'il est satisfait à la recommandation 10 (Développer un système fiable et en temps réel d'information sur la disponibilité des équipements).

De là à l'information en direct des usagers sur l'état de fonctionnement du parc d'ascenseurs et d'escalators, il n'y a qu'un pas. La RATP est en train de le franchir et cela semble une idée intéressante que de la suivre, sous réserve d'être plus performants dans le suivi de nos installations au risque d'être contreproductif pour l'image de la Ville.

La DEVE, par contre, ne souscrit pas à la recommandation 8 qui serait coûteuse et qui ne semble se justifier que dans des espaces faisant l'objet de flux très importants comme les gares par exemple. Elle risque en pratique de doubler les problèmes rencontrés.

Enfin la DEVE suggère que l'attention de la DPSP soit attirée sur ces équipements afin qu'elle puisse en assurer un contrôle régulier lors de ses rondes sur la voie publique et dans les jardins et ainsi diminuer les actes d'incivilités à l'origine des pannes ou de l'état de malpropreté.

La Directrice
des Espaces Verts et de l'Environnement

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Lettre du Maire du 13^{ème} arrondissement

Annexe 2 : Liste des personnes rencontrées

Avis : La version publiée de ce rapport ne comprend pas les annexes. Sous réserve des dispositions de l'article L.312-1 du Code des relations entre le public et l'administration, relatif à la communication des documents administratifs, et de la délibération 2014 IG 1001, celles-ci sont consultables sur place, sur demande écrite à la direction de l'Inspection générale.