



La loi 2005-102

du 11 février 2005
pour l'égalité des droits et des chances,
la participation et la citoyenneté des
personnes handicapées



Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces public

Alain DE NAYER



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et
de la Mer

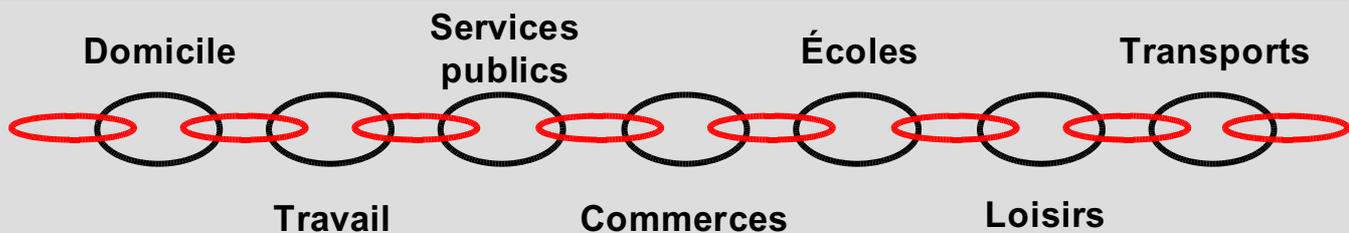
Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement de LYON
Département Villes et Territoires
Polarité Accessibilité

www.developpement-durable.gouv.fr

Obligations découlant de la loi

la chaîne de déplacement

est organisée pour permettre une accessibilité totale
aux personnes handicapées ou à mobilité réduite
par le cheminement usuel le plus court possible entre :



le lien entre les différents équipements (bâti)
le cheminement
la voirie, les espaces publics et les services de transport



Obligations découlant de la loi

Réalisation de diagnostics

**pour les services de transport collectif
un schéma directeur d'accessibilité**

→ diagnostic des transports publics terrestres de voyageurs

**pour la voirie et les espaces publics
un plan de mise en accessibilité**

→ diagnostic et programme d'aménagement

pour le cadre bâti

→ diagnostic des ERP des catégories 1, 2, 3, 4 (classement issu sécurité incendie)

ERP de catégorie 1 et 2 pour le 1 janvier 2010

ERP de catégorie 3 et 4 pour le 1 janvier 2011

ERP de catégorie 5 (ex : petit commerce) pas d'obligation de faire

Les délais imposés

2005 2007 2008 2009 2010 2011 2015

Commission (inter) communale pour l'accessibilité

Schéma directeur TC 02/08

Programme de mise en accessibilité

nouveaux aménagements conformes depuis le 07/07

Plan voirie, espaces publics 12/09

Programme d'aménagements

Diagnostic ERP

cat. 1 et 2 : 01/10

cat. 3 et 4 : 01/11

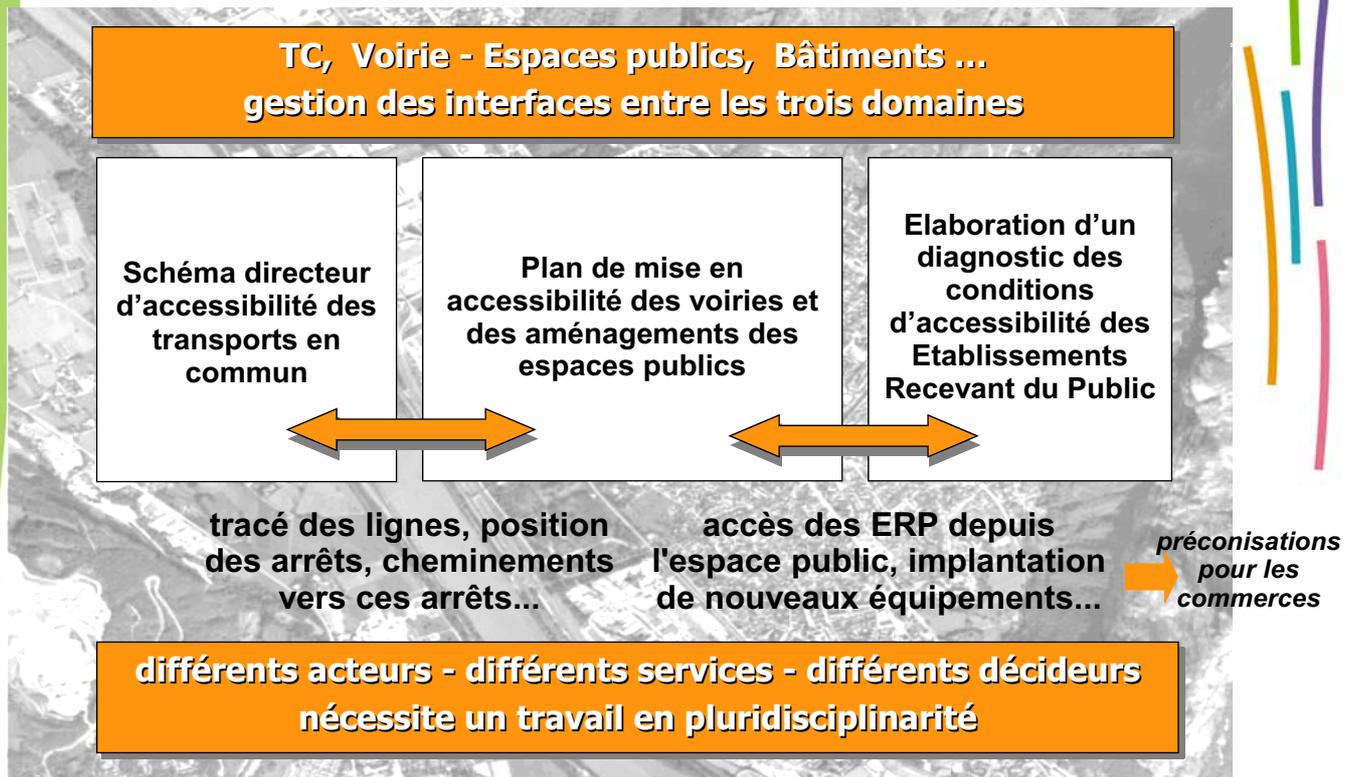
cat 5 pas d'obligation

Programme

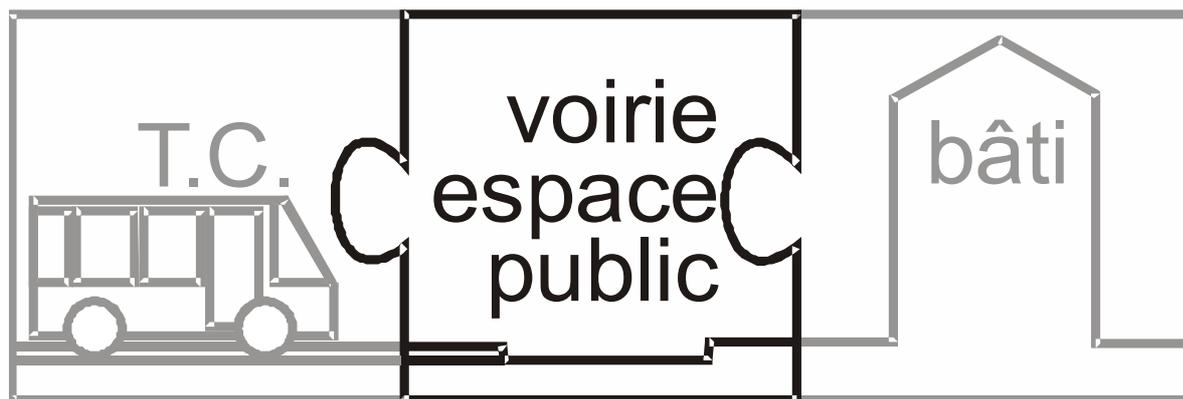
d'aménagements

Date butoir de réalisation 01/2015

Des interfaces à gérer



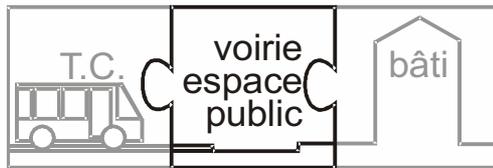
Une des pièces du puzzle pour organiser la chaîne du déplacement



**Le plan de mise en accessibilité de la voirie et
des espaces publics**

**instauré par l'article 45
de la loi du 11 février 2005**

Le plan de mise en accessibilité pour la voirie et les espaces publics



une des pièces du puzzle pour organiser la chaîne du déplacement
 article 45 - décret 2006 -1657

- est à l'initiative du maire ou de l'autorité compétente
- précise les conditions et délais de réalisation des aménagements
- recueille l'avis conforme de l'autorité gestionnaire de la voie (autre que la commune ou inter communalité)
- établit une cohérence avec le PDU ou le PLD

PDU : plan de déplacement urbain (+100 000 habitants)
 PLD : plan local de déplacement

Le plan de mise en accessibilité pour la voirie et les espaces publics

→ délai 3 ans à compter de la parution du décret de décembre 2006

→ depuis le 1er juillet 2007 : tout nouveau projet doit répondre aux normes d'accessibilité y compris pour le réaménagement

21 décembre 2006 : état des lieux
1 juillet 2007 : Plan de mise en accessibilité
21 décembre 2009 : Projets accessibles
Planning d'aménagement
pas de date butoir de réalisation

-en aggro : espaces publics et voiries ouvertes à la circulation
- hors aggro : espaces de stationnement, arrêts tc et postes d'appel d'urgence

Contenu du plan de mise en accessibilité

un état des lieux

des propositions et un chiffrage

un programme avec conditions et délais de réalisation

périodicité, modalités de révision, évaluation périodique de son application

Les difficultés prévisibles

**dans une commune : voirie = des km de rues
espaces publics = des ha**

**un état des lieux sur tout = un travail de terrain énorme qui peut se révéler... inutile
dans un milieu urbain qui évolue dans le temps**

les finances communales : quelles possibilités d'investissement pour la mise en accessibilité ?

échéances électorales : difficulté à faire un programme au-delà du mandat

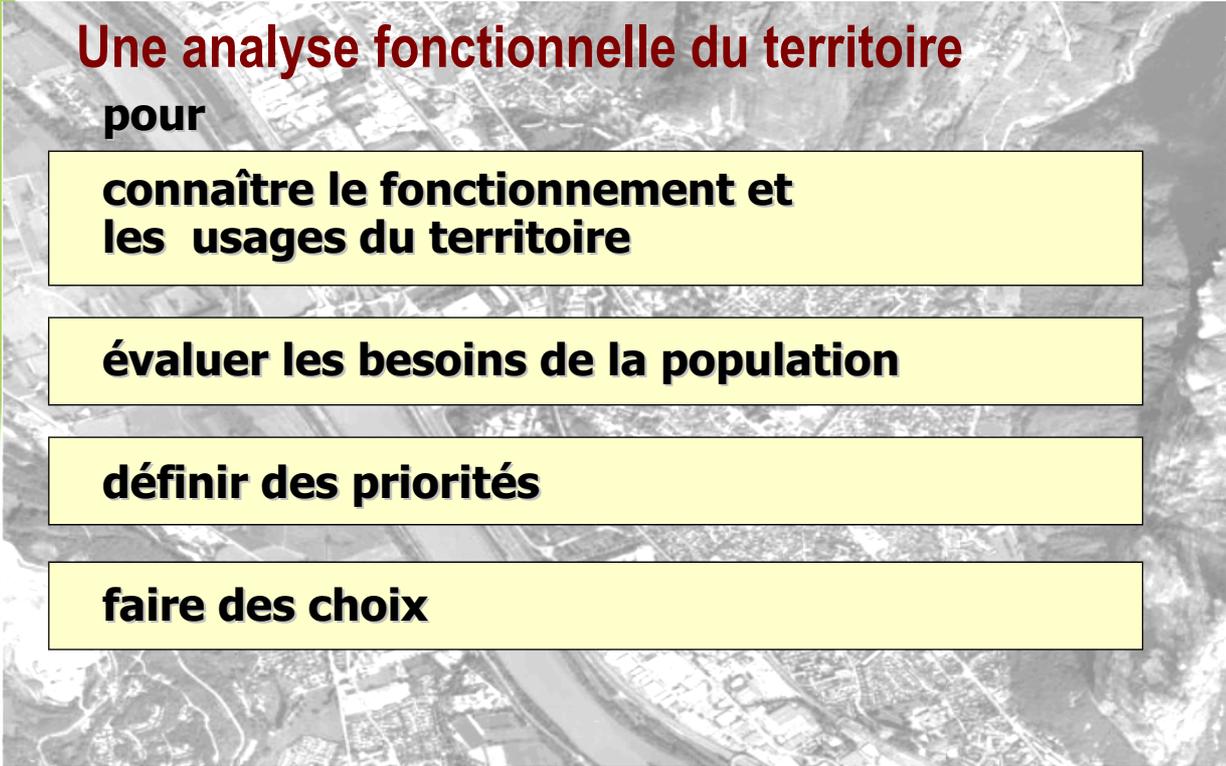
Une proposition de méthode



**commencer par une réflexion
sur l'organisation
et le fonctionnement global
du territoire**

interface entre les trois domaines de la chaîne du déplacement

Pourquoi ?



**Une analyse fonctionnelle du territoire
pour**

**connaître le fonctionnement et
les usages du territoire**

évaluer les besoins de la population

définir des priorités

faire des choix

Pourquoi ?

Une analyse fonctionnelle du territoire

afin de :

**distinguer « le possible du pas possible »
par type de handicap**

dégager des itinéraires et des lieux à enjeu

**dégager des thématiques
stationnement, éclairage, revêtement, obstacles...**

**identifier et hiérarchiser les secteurs à enjeu
enjeu fort, enjeu modéré, enjeu limité**

Comment ?

Une analyse fonctionnelle du territoire

par

des visites du site

analyse urbaine, évaluation de la topographie,
identification des lieux attractifs, identification des usages...

des rencontres avec les acteurs locaux

les élus, les associations liées aux handicapés,
les représentants des équipements publics et associations

l'étude des documents d'urbanisme

et en se rapprochant des autres acteurs de la chaîne du déplacement

interfaces avec le cadre bâti et les systèmes de transports collectifs

avec des interlocuteurs privilégiés

la collectivité : élus et techniciens

pour assurer le portage de l'accessibilité
pour faire évoluer le plan de mise en accessibilité

la commission communale pour l'accessibilité un partenaire pour l'étude et la concertation

composée de représentants de la commune,
d'associations d'usagers,
et d'associations représentant les personnes handicapées

Et avec un complément nécessaire

une sensibilisation aux différents handicaps

les handicaps, les limites de la loi, la situation de handicap
la multiplicité des situations de handicap, les difficultés rencontrées...

pour les élus ,
pour les services techniques ,
pour la C.C.A. ,
pour les habitants...

Et avec un complément nécessaire

une sensibilisation aux différents handicaps

les handicaps, les limites de la loi, la situation de handicap
la multiplicité des situations de handicap, les difficultés rencontrées...

Des questions différentes entre le mal et le non

mal marchant ≠ non marchant
mal voyant ≠ non voyant
mal entendant ≠ non entendant
le mental

Des différences entre une déficience ponctuelle et une déficience lourde

Des différences entre celui qui connaît et celui qui ne connaît pas

Le vieillissement de la population

qui s'accompagne inéluctablement d'une limitation des
capacités visuelles, auditives, locomotrices et mentales

L'augmentation
du nombre de
personnes
âgées rend
l'enjeu
d'accessibilité
encore plus fort

l'analyse du fonctionnement global du territoire

distinguer « le possible du pas possible »
par type de handicap

dégager des itinéraires et des lieux à enjeu

dégager des thématiques
stationnement, éclairage, revêtement, obstacles...

identifier et hiérarchiser les itinéraires et des lieux à
enjeu d'accessibilité

enjeu fort, enjeu modéré, enjeux limité

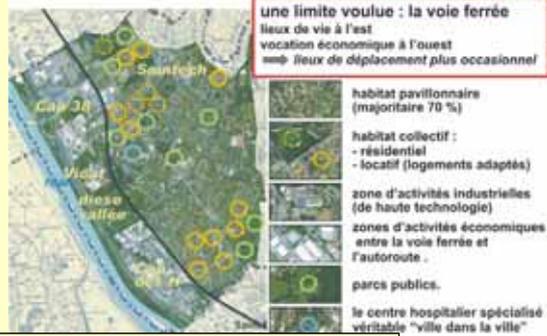
lien entre les trois domaines de la chaîne du déplacement

Exemple sur Saint Egrève (38)

Une topographie globalement favorable



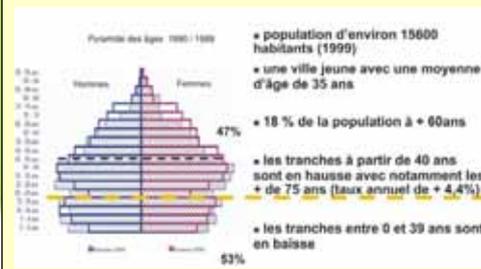
Une commune presque entièrement urbanisée



Les lieux de déplacement du quotidien



La démographie

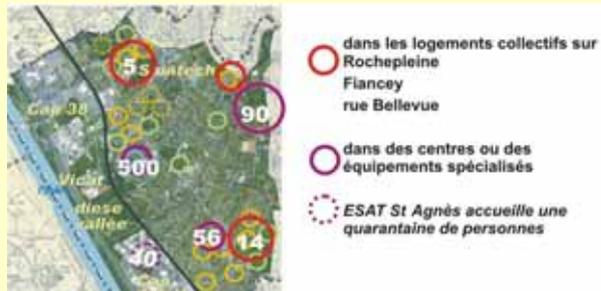


Exemple sur Saint Egrève (38) – gestion des interfaces

une densification prévue le long de la Rd 1075



localisation des logements adaptés



les transports en commun



une ligne de tramway



l'analyse du fonctionnement global du territoire

mais aussi pour :

identifier les marges de manœuvres

- gestion du stationnement
- plan de circulation
- opportunités (foncières, travaux, déplacements de réseau...)
- révision du PLU...

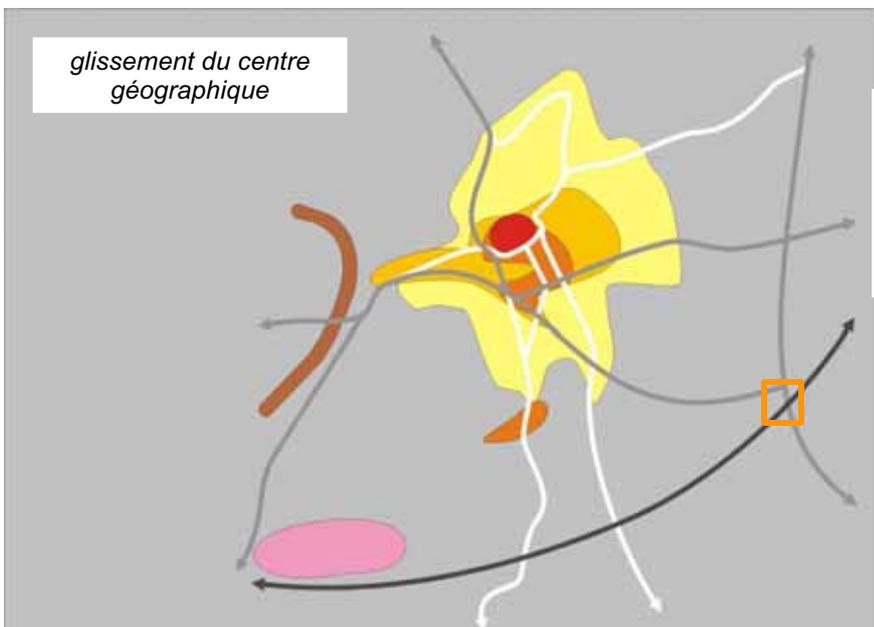
**Des enjeux qui vont au delà de l'accessibilité :
l'urbanisme, les déplacements, la sécurité ...**

Exemple sur Communay (69) : analyse urbaine – aujourd'hui

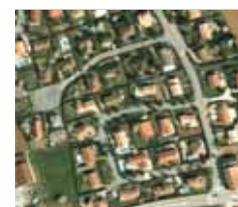
depuis 1990

**développement de nombreux lotissements, création de la ZAC
création de l'A46, échangeur connecté à la RD 150E, modification
du statut de l'exRN7,
nouvelles rues,
la route de serezin et son
accès à la gare
P+r.**

*glissement du centre
géographique*



**Urbanisation
plus lâche**

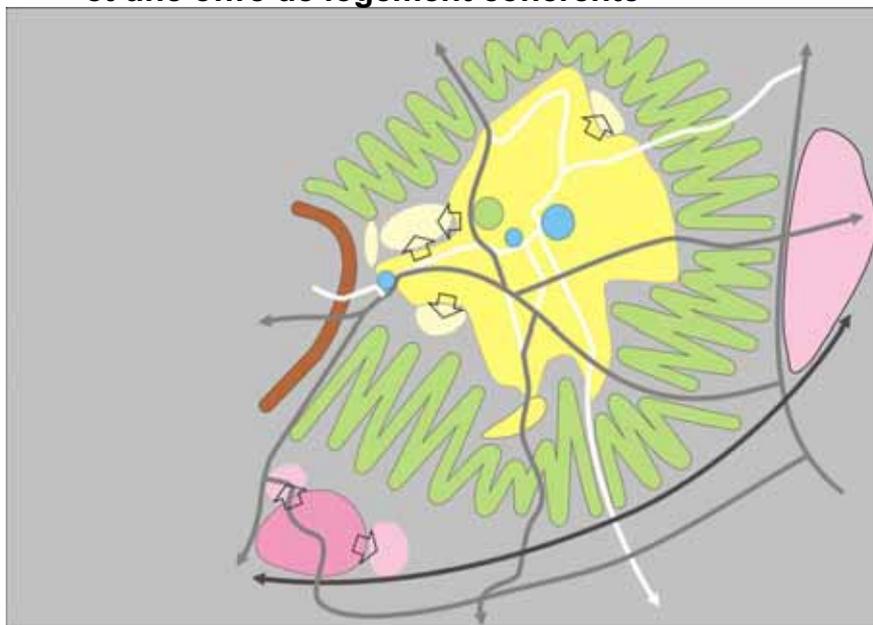


Exemple sur Communay (69) : analyse urbaine – identifications des orientations et du développement futur : les projets

Maintenir une coupure verte autour de la partie agglomérée et contenir l'urbanisation

Améliorer le cadre de vie et renforcer l'attrait du cœur du village

Promouvoir les déplacements alternatifs, le développement économique et une offre de logement cohérente



Extension de la Zac de Charvas

Création de la Zac des Trénassets (2012-2020)

Achevement de l'urbanisation actuelle avant d'ouvrir de nouvelles zones

Création de logements dans le centre ville (45-50 log 2011)

Extension du collège et aménagement routier (2009)

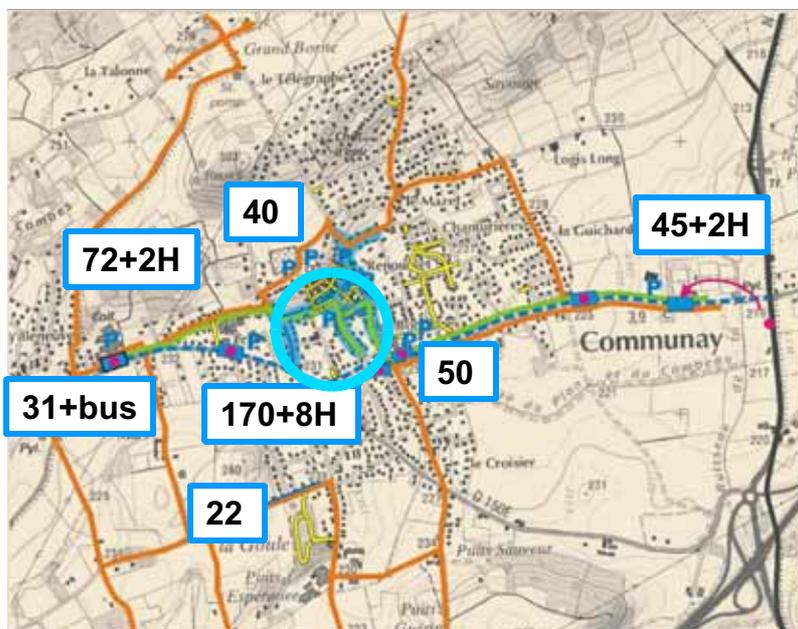
Création de voies de desserte

Nouvelle voie en parallèle de l'A46 pour desservir la zac sans passer par Communay (2013)

Exemple sur Communay (69) : gestion du stationnement

430 places de stationnement
12 places réservées handicapées

Les espaces de stationnement sont indiqués. Stationnement sur trottoir dans les lotissements.

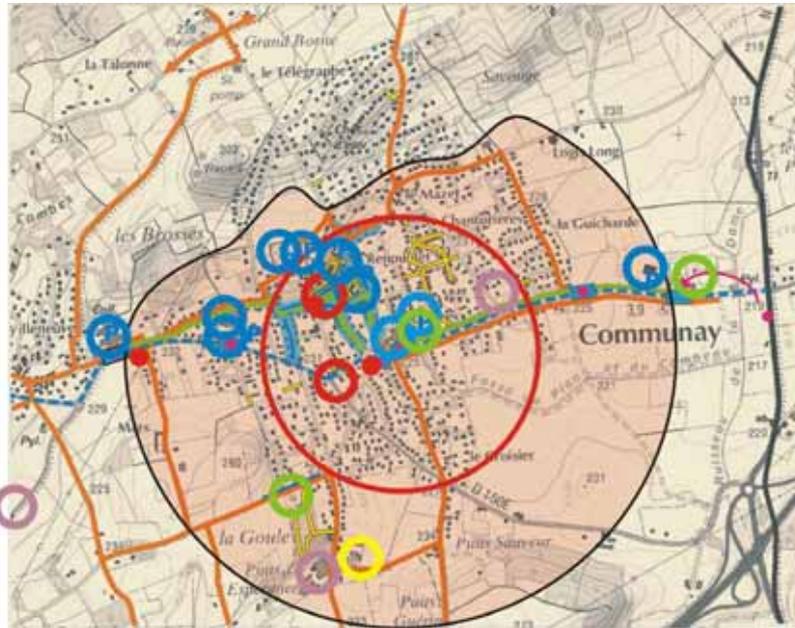


Organiser le stationnement à l'église et aux Bonnières en réservant des places handicapées.

Potentiel à organiser:
- derrière l'école des Bonnières (30) et
- au droit de la salle polyvalente (30) en relation avec les TC.

Exemple sur Communay (69) : gestion des déplacements notamment des modes « doux »

- trajet entre 5 et 10 minutes à pied ($r = 500m$)
- trajet entre 5 et 10 minutes en vélo ($r = 1000m$)



Les principaux équipements, les arrêts TC, les espaces de stationnement sont tous aisément joignables à pied ou en vélo.

Exemple sur Communay (69) : gestion des déplacements hiérarchisation du réseau de voies

- les liaisons intercommunales
- les dessertes inter-quartiers
- les dessertes locales



- de nombreuses voies transversales sur la RD 150
- des voies de lotissement en impasse et en peigne le long de la RD 150
- support de tous les modes de déplacement
- support de nombreux pôles

Exemple sur Communay (69) : gestion des déplacements identification de besoins

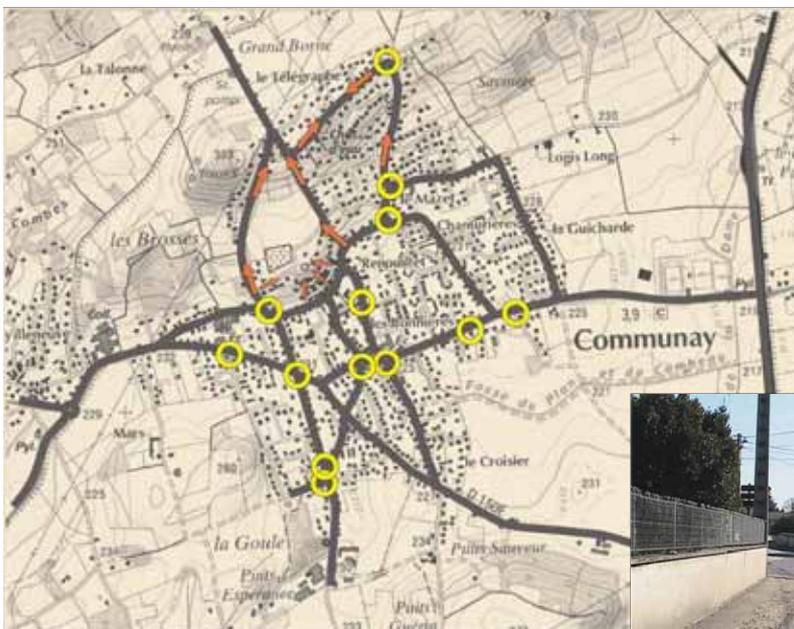
un besoin d'une trame forte pour les piétons et les cycles sécurisée et identifiable



Exemple sur Communay (69) : gestion des déplacements identification des dysfonctionnements

pour tous les modes de déplacement :

- ← - les pentes et les rampes (topographie du site)
- - le franchissement des intersections (vitesse, visibilité...)



Exemple sur Communay (69) : gestion des déplacements identification des dysfonctionnements

pour les véhicules :

-  - vitesses excessives (ressenti des habitants-relevés sur RD150)
-  - stationnement (espace multi-usages)



Exemple sur Communay (69) : gestion des déplacements identification des dysfonctionnements

pour les vélos :

-  - identification des continuités
-  - entretien et remise aux normes



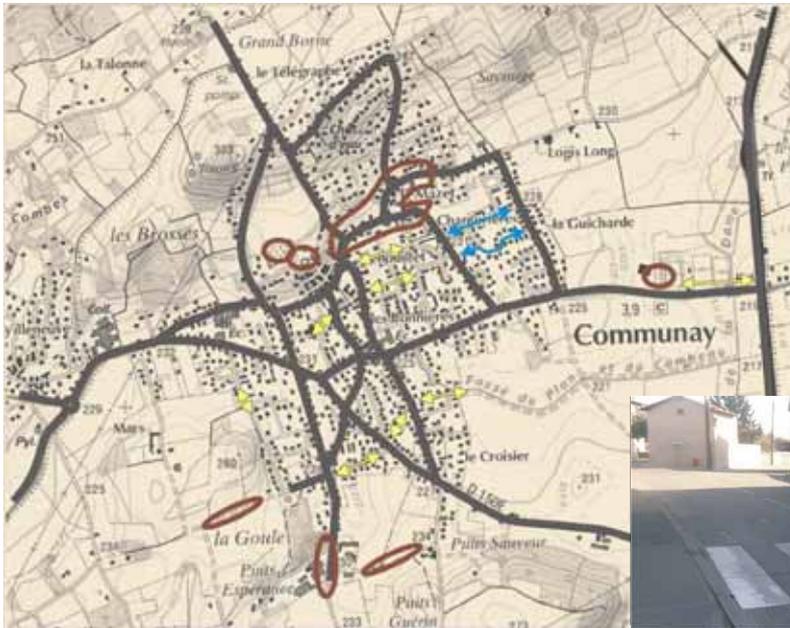
Exemple sur Communay (69) : gestion des déplacements identification des dysfonctionnements

pour les piétons et les personnes handicapées :

 - revêtement, étroitesse

 - absence de continuité

 - stationnement gênant



Exemple sur Communay (69) : gestion des déplacements identification des dysfonctionnements

les principales rues identifiées :

route de Marennes et route de Ternay (RD 150)

rue des Bonnières, rue du Mazet et rue de la Garde

