

Ville accessible à tous

Comment concilier sécurité et accessibilité dans la cité ?



Approche complémentaire accessibilité-sécurité routière dans le traitement des traversées de communes: exemple de la commune de Bayel

Michel Lamy et Pascal Lux – DDEA de l'Aube

Montpellier

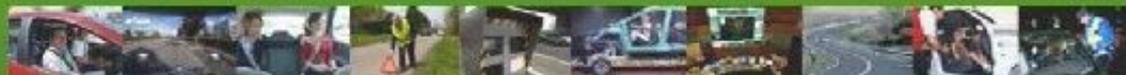
Jeudi 19 novembre 2009

Approche complémentaire accessibilité / sécurité

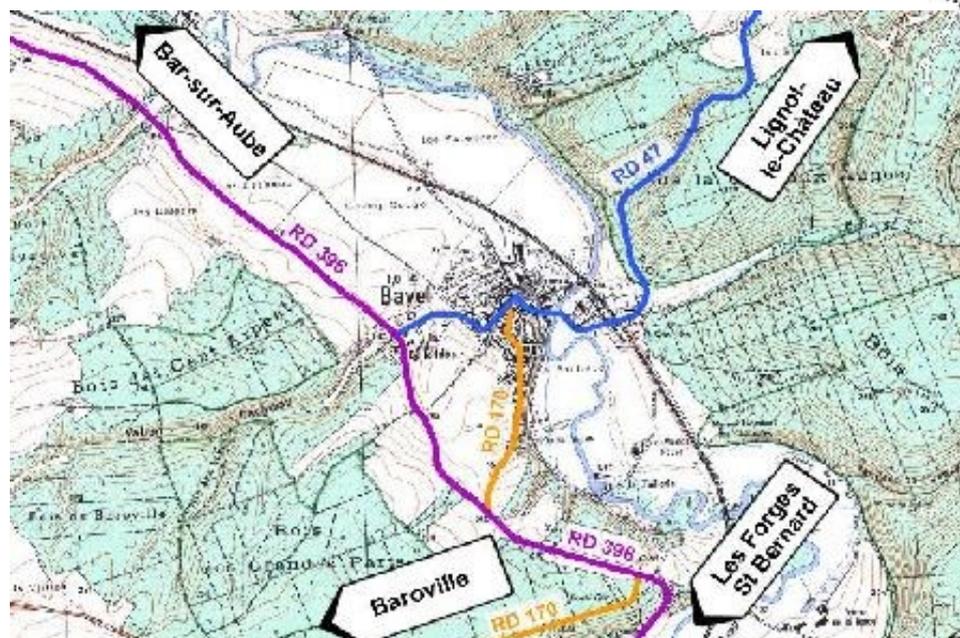
Diagnostic de la commune de Bayel

Jean-Michel Lamy
et Pascal Lux
DDEA de l'Aube





Présentation de la commune



Sécurité routière

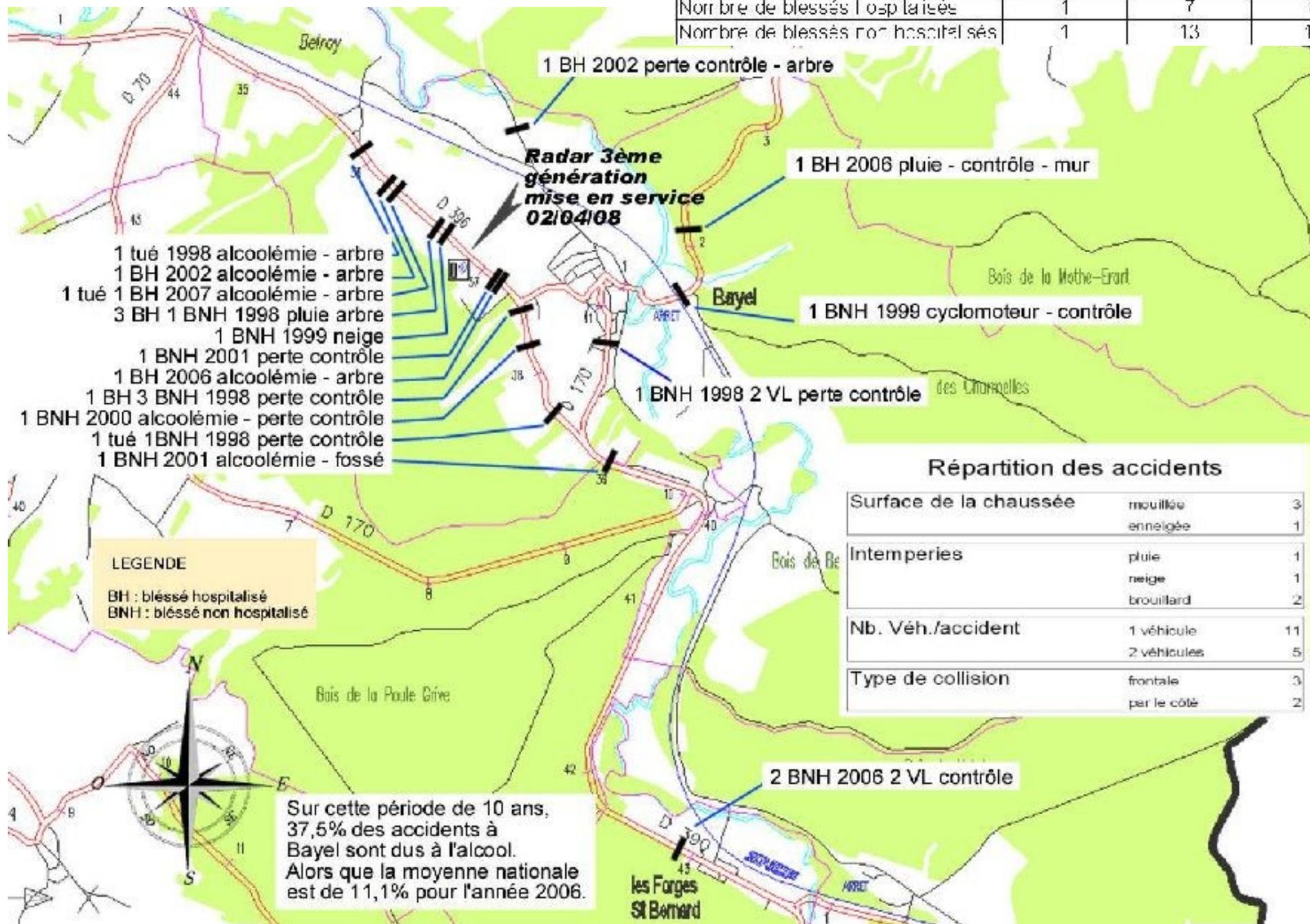
Diagnostic



Accidentologie

Période d'étude : 01/01/1998 - 31/12/2007

RESULTATS GLOBAUX	F+ aggro	Fors aggro	Total
Accidents corporels	2	14	16
Accidents matériels	0	3	3
Nombre de tués	0	3	3
Nombre de blessés hospitalisés	1	7	8
Nombre de blessés non hospitalisés	1	13	14

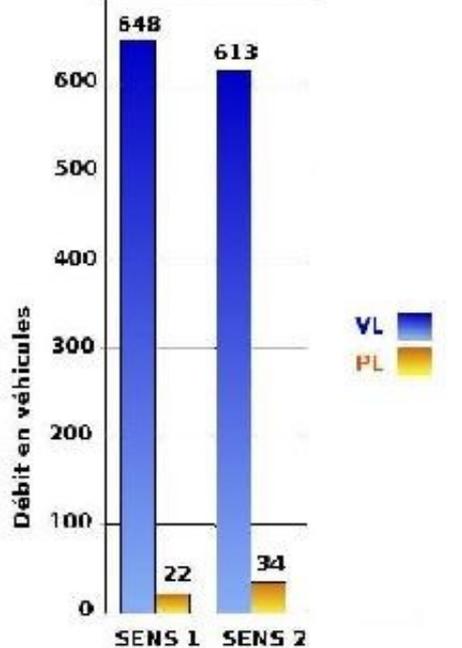


Répartition des accidents

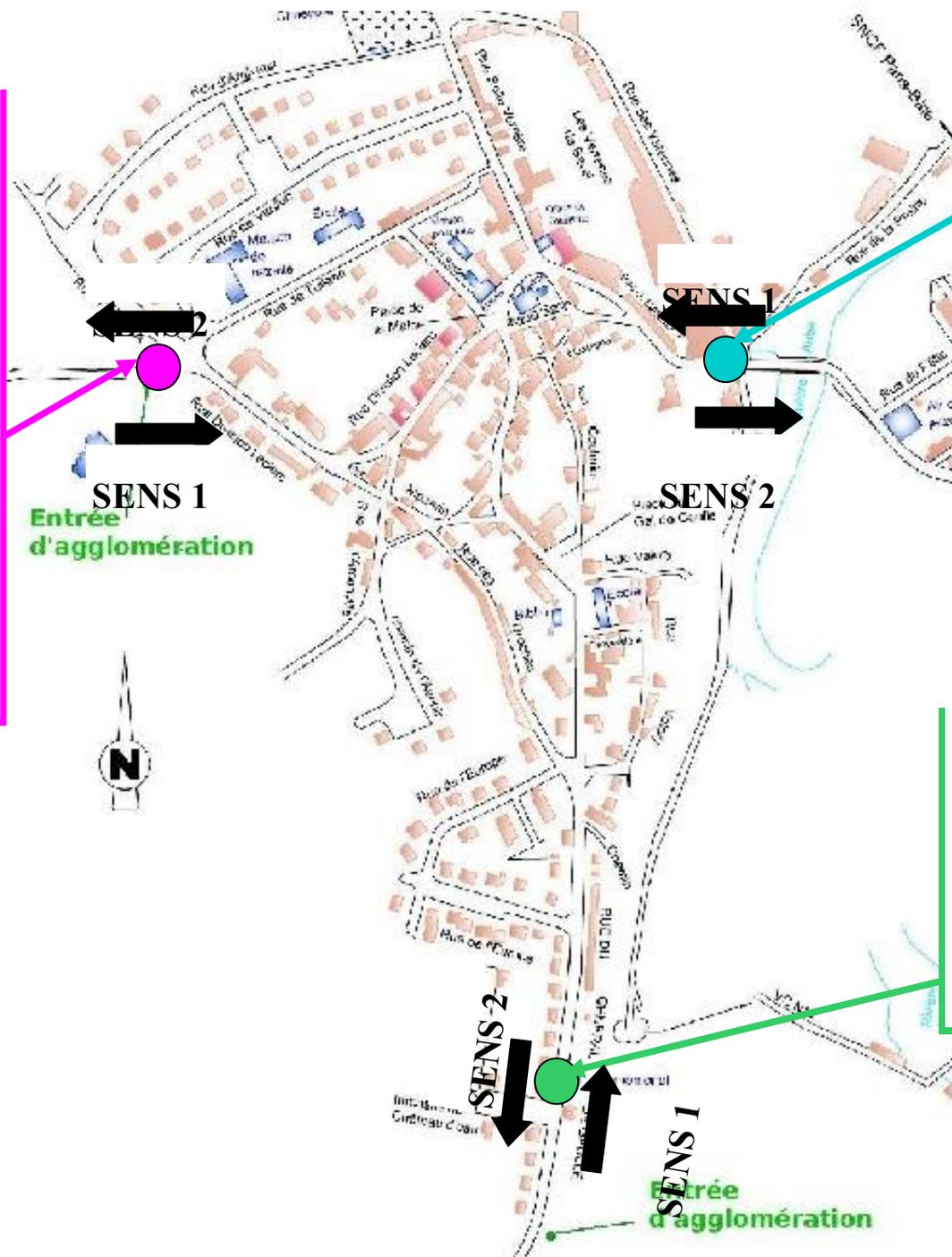
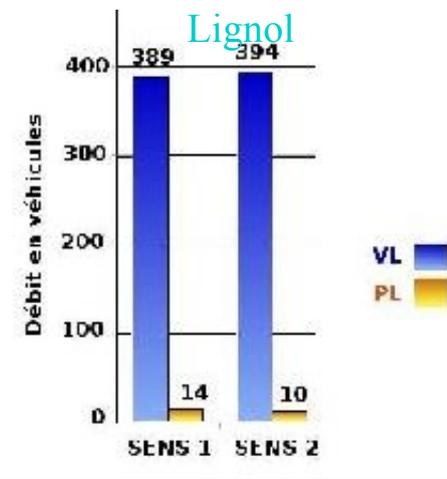
Surface de la chaussée	mouillée	3
	enneigée	1
Intemperies	pluie	1
	neige	1
	brouillard	2
Nb. Véh./accident	1 véhicule	11
	2 véhicules	5
Type de collision	frontale	3
	par le côté	2

Déplacements - Comptages VL et PL (juin 2006)

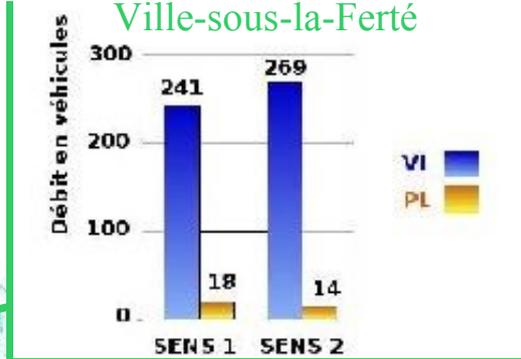
RD 47 entrée côté Bar-sur-Aube



RD 47 entrée côté Lignol

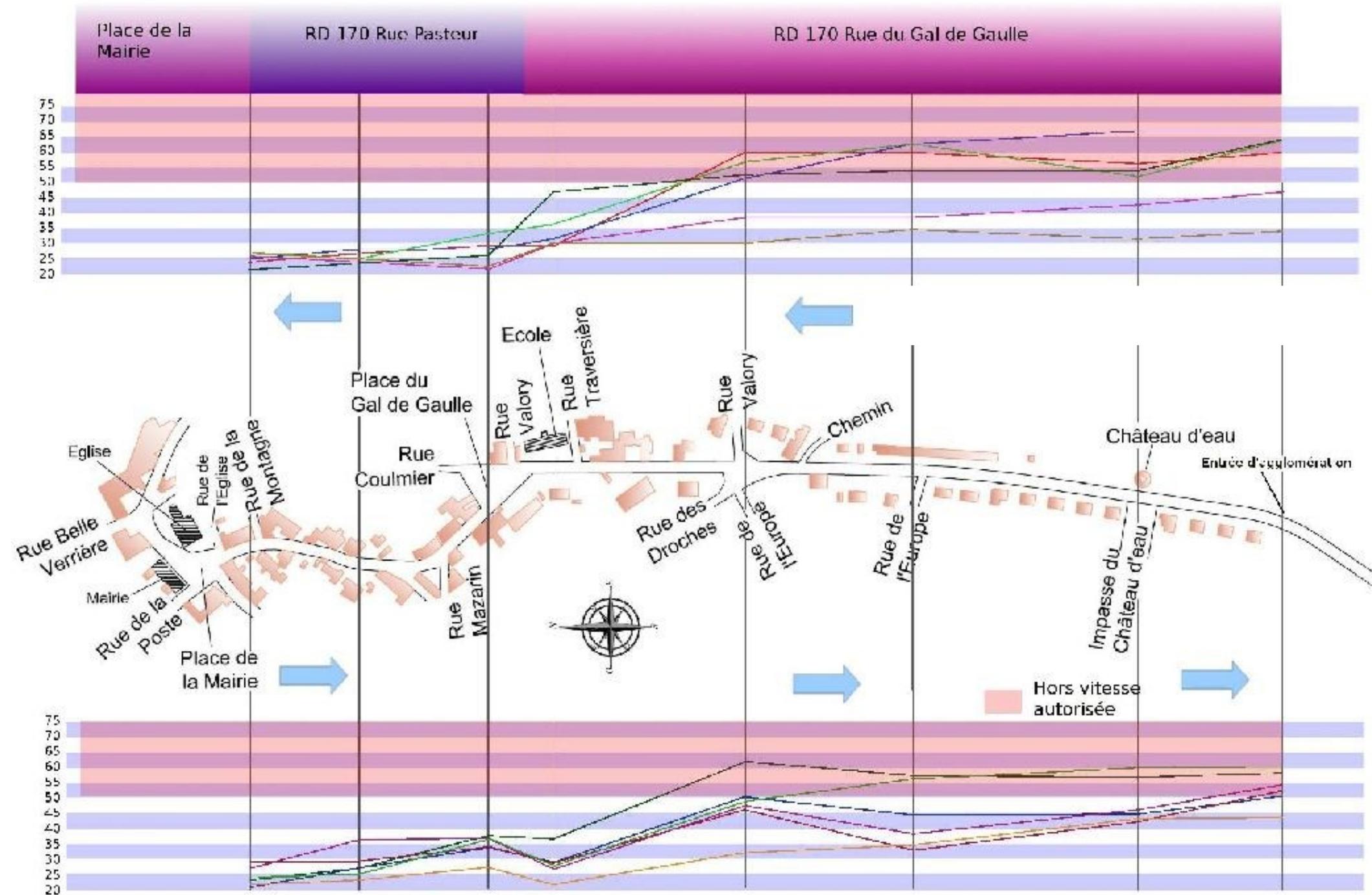


RD 170 entrée côté Ville-sous-la-Ferté



Vitesses (janvier 2008)

RD 170 de la Mairie en direction des Forges

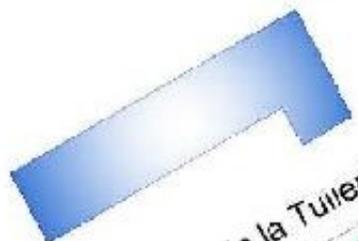


Stationnement des écoles



13:20

Ecole La Tuilerie



Rue de la Tuilerie

Rue de la Poste

8 VL stationnés
dont 5 simultanément

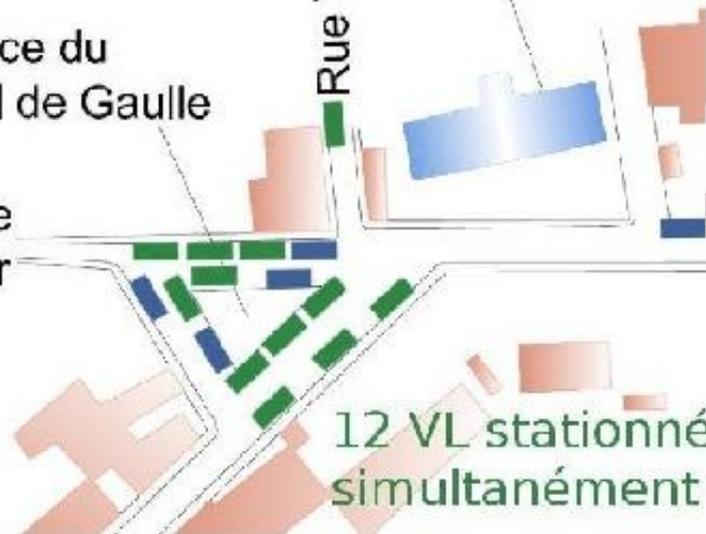
16:30

Ecole Valory

Place du
Gal de Gaulle

Rue
Coulmier

Rue Valory



12 VL stationnés
simultanément

■ stationnement lié à la sortie d'école
■ stationnement lié aux riverains

Constats localisés



Page 3



Page 7



Page 7



Page 4



Page 27



Page 28



Page 5



Page 6



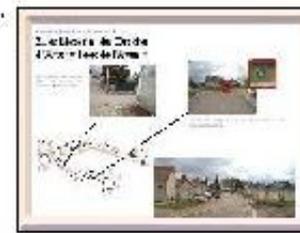
Page 7



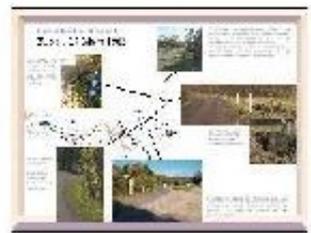
Page 0



Page 21



Page 22



Page 10



Page 14



Page 15



Page 16



Page 17



Page 18



Page 10



Page 14



Page 15



Page 16



Page 17



Page 18

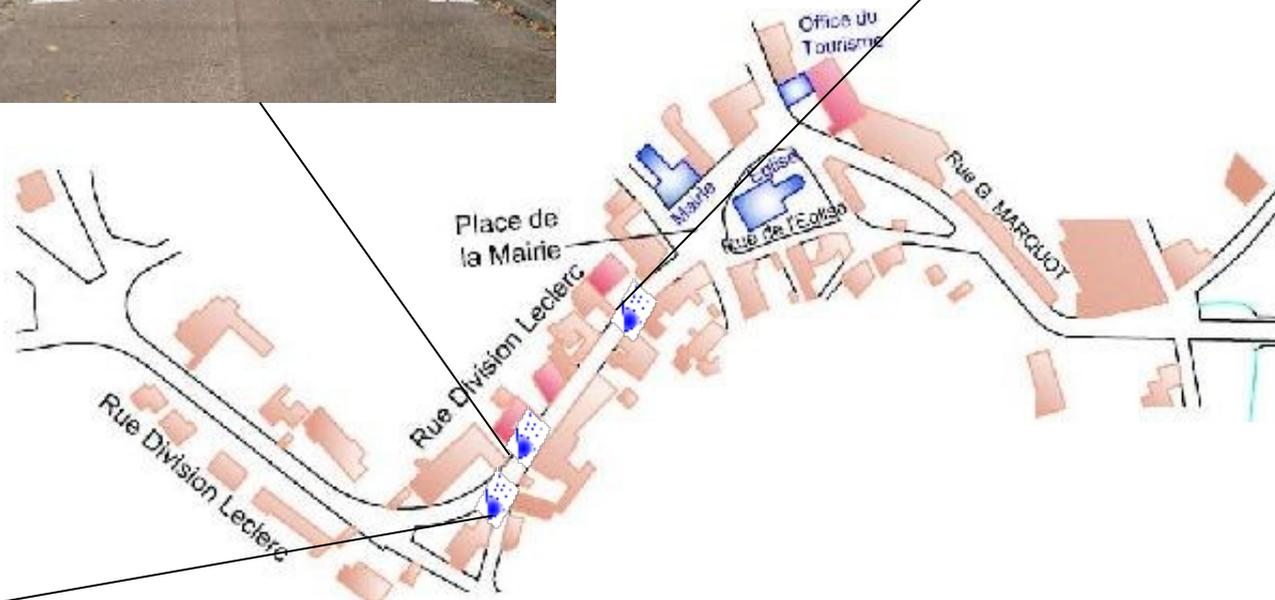
Constat localisé - Fiche n° 2.b

Rues de la Division Leclerc et G. Marquot

Signalisation détériorée et vétuste



La continuité du cheminement piéton n'est pas assurée. Le stationnement au droit des commerces gêne régulièrement la circulation (automobile et piétonne).



Accessibilité

Diagnostic



Contexte législatif et réglementaire

Les échéances de diagnostics, schémas et plans d'accessibilité issues de la loi du 11 fév.2005

2005

2008

2009

2011

2015

**Commission communale pour
l'accessibilité**

12/02/08

Schéma directeur TC

23/12/09

**Plan de mise en accessibilité: voirie,
aménagement des espaces publics**

01/01/11 ou 01/01/10

Diagnostic ERP existants

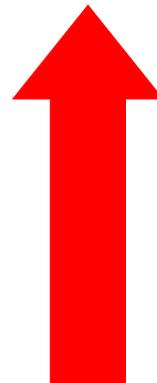
01/01/15

Accessibilité ERP existants

01/02/15

Accessibilité services TC

ERP : Etablissement Recevant du Public
TC: Transport Collectif



Classification : Non accessible



Rue de la Tuilerie

Largeur des trottoirs insuffisante avec revêtement non conforme.



RD N° 47
Trottoir inexistant.

Rue de la Division Leclerc (RD)

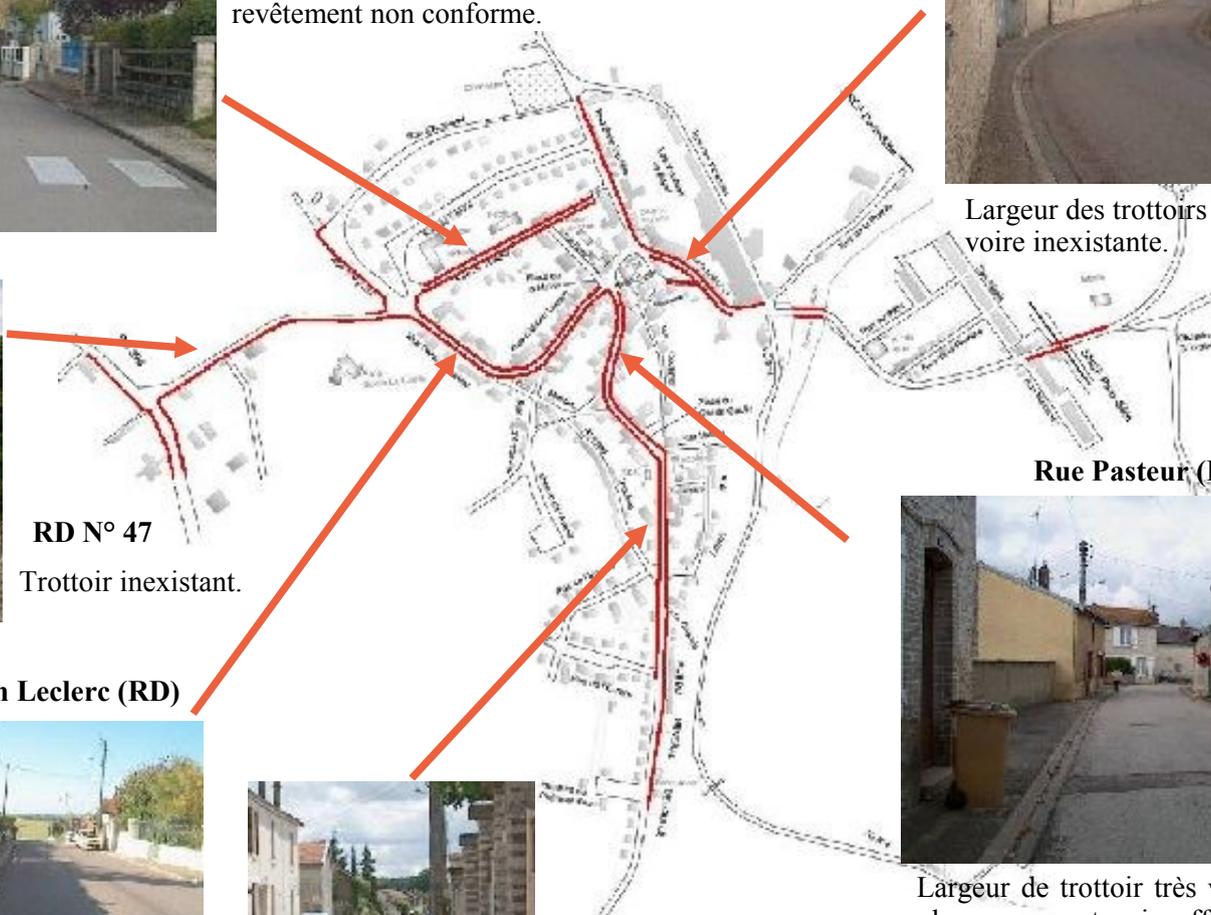


Largeur des trottoirs très variable et le plus souvent insuffisante voire inexistante.



Rue du G. de Gaulle (RD)

Largeur des trottoirs très variable, insuffisante, avec encombrement et support des réseaux gênant



Rue G. Marquot (RD)



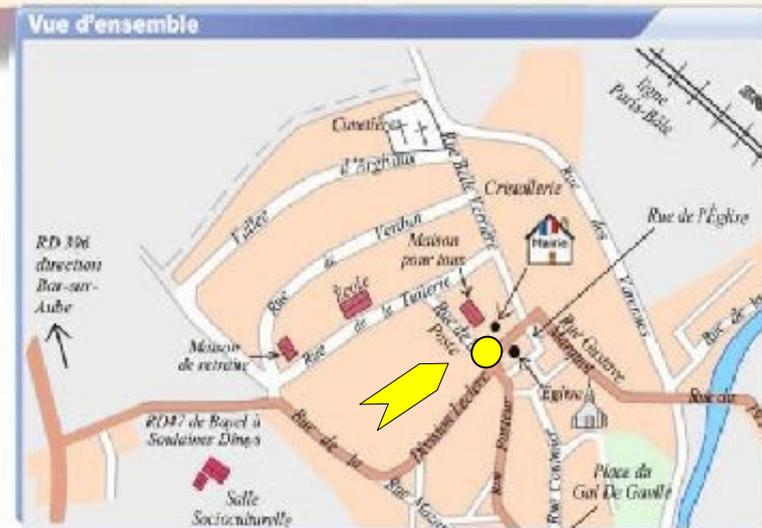
Largeur des trottoirs insuffisante, voire inexistante.

Rue Pasteur (RD)



Largeur de trottoir très variable et le plus souvent insuffisante voir inexistante.

Abords d'un ERP : Mairie



Constat

- Largeur de la rampe inférieure à 1,40 m,
- Rampe d'accès avec 10% de pente,
- Pas de main courante pour les escaliers,
- Accès arrière encombré.

Améliorations immédiates

- Dégagement des accès.



Passages Piétons – Rappels Réglementaires

Un passage piéton désigne une partie de la route aménagée pour permettre aux piétons de traverser la chaussée. Il est conçu pour maintenir les piétons groupés dans un espace visible par les automobilistes, où ils peuvent traverser en toute sécurité vis-à-vis du trafic routier. Les passages piétons sont souvent positionnés à des intersections, mais ils peuvent également être créés à des points différents, en dehors desquels il pourrait être dangereux de traverser. On en trouve ainsi souvent à proximité des écoles où d'endroits fréquentés par des enfants. En outre, les passages piétons peuvent contribuer à limiter la vitesse des automobilistes.

Aménagements pour les PMR (personne à mobilité réduite)

Personnes aveugles ou malvoyantes

Lorsque la vue le permet, et si le contraste dans l'environnement reste performant, les repères sont pris visuellement grâce aux différences de couleur.

Dès que la vue n'est plus suffisante, et pour signaler le danger que constitue une traversée de route, sont ainsi disposées en limite du passage piéton des bandes d'éveil de vigilance constituées de surfaces podotactiles, c'est à dire reconnaissables au toucher par les personnes aveugles ou malvoyantes. Des avertisseurs sonores peuvent également être mis en place.

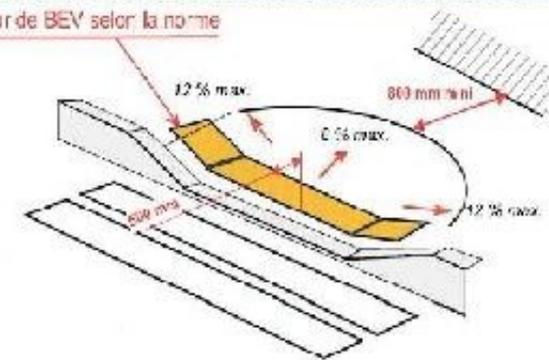
Personnes handicapées motrices

Afin de faciliter les traversées de chaussées aux personnes à mobilité réduite, beaucoup de pays ont adopté des dispositions législatives et réglementaires imposant des aménagements spécifiques, comme en particulier les bateaux.



- ◆ Largeur minimum de l'abaissé de trottoir : 1,20 m
- ◆ Mise en oeuvre de la bande d'éveil de vigilance (BEV) conforme à la norme NF P98-351 pour signaler la partie abaissée des bordures de trottoir au droit des traversées de chaussée matérialisées :
 - 0,50 m du bord du trottoir
 - sur toute la largeur de l'abaissement de la bordure de trottoir, rampants compris jusqu'à une hauteur de vue minimum de 5 cm
- ◆ Marquage conforme à l'arrêté du 16 février 1988 et à l'article 113 de l'ISR 7e partie, contraste visuel entre chaussée et marquage (annexe 1)
- ◆ Contraste tactile sur la chaussée pour repérer le passage ou ses limites ou tout autre dispositif assurant la même efficacité

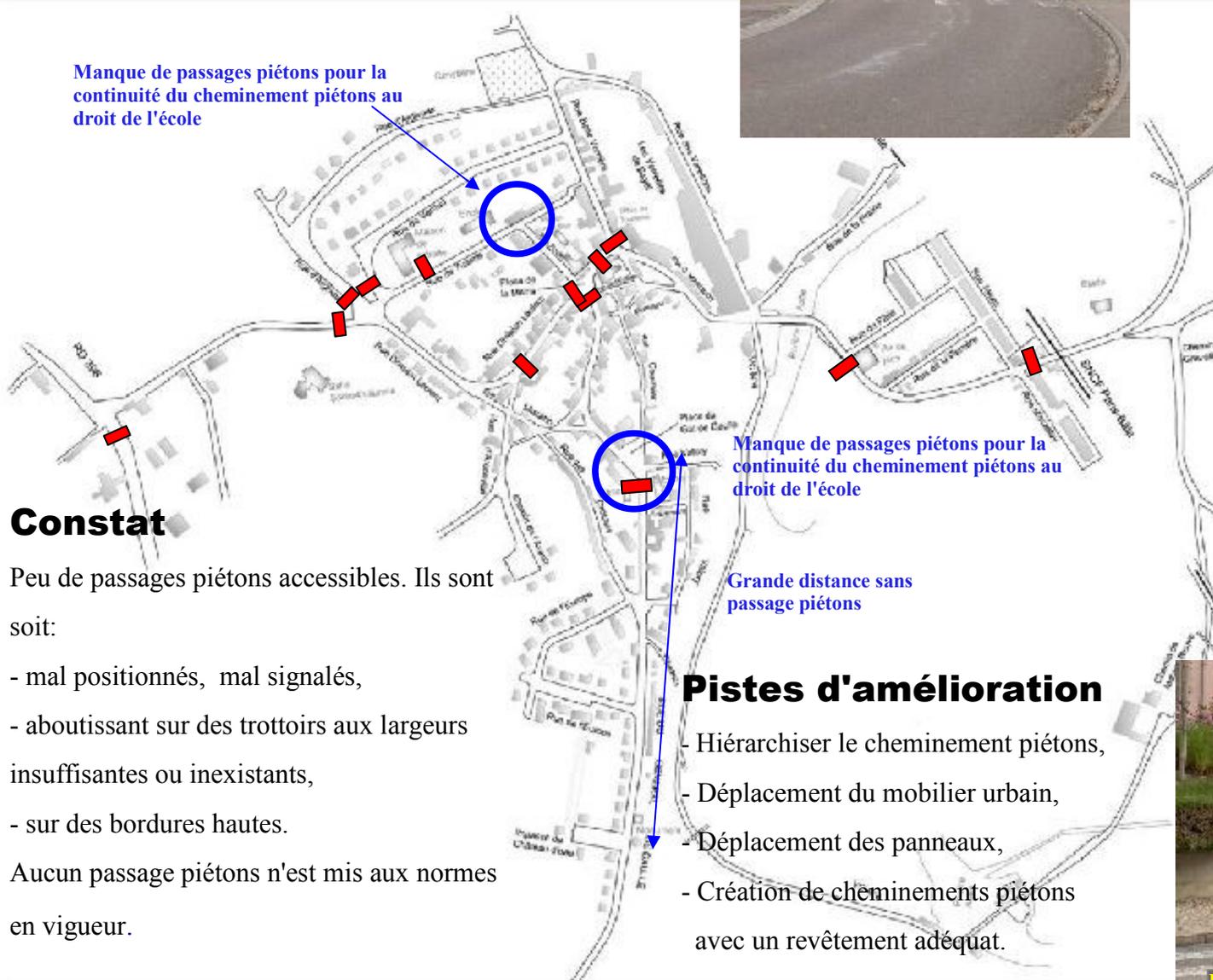
largeur de BEV selon la norme



◆ Zone 30 : possibilité d'utiliser les bandes podotactiles pour signaler des aménagements de traversées : chaussée surélevée, abaissement de trottoir

Passages Piétons

Manque de passages piétons pour la continuité du cheminement piétons au droit de l'école



Constat

Peu de passages piétons accessibles. Ils sont soit:

- mal positionnés, mal signalés,
- aboutissant sur des trottoirs aux largeurs insuffisantes ou inexistantes,
- sur des bordures hautes.

Aucun passage piétons n'est mis aux normes en vigueur.

Pistes d'amélioration

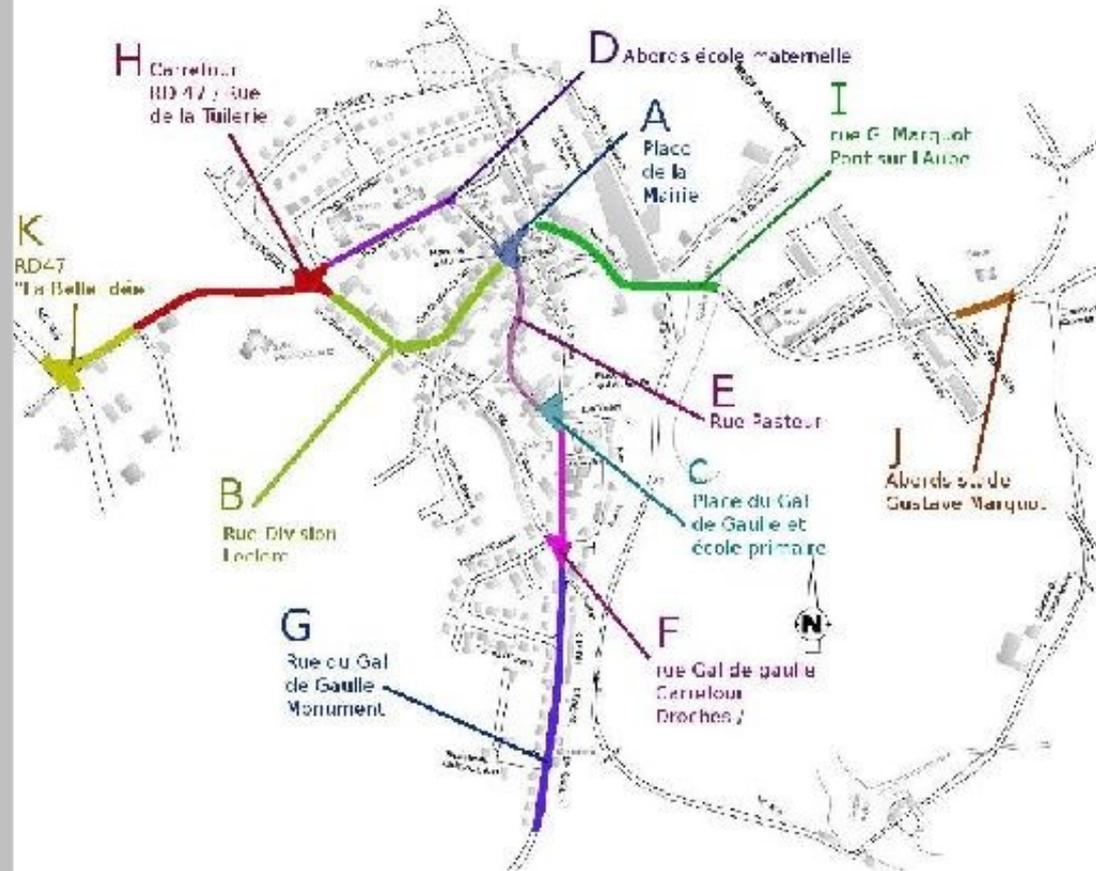
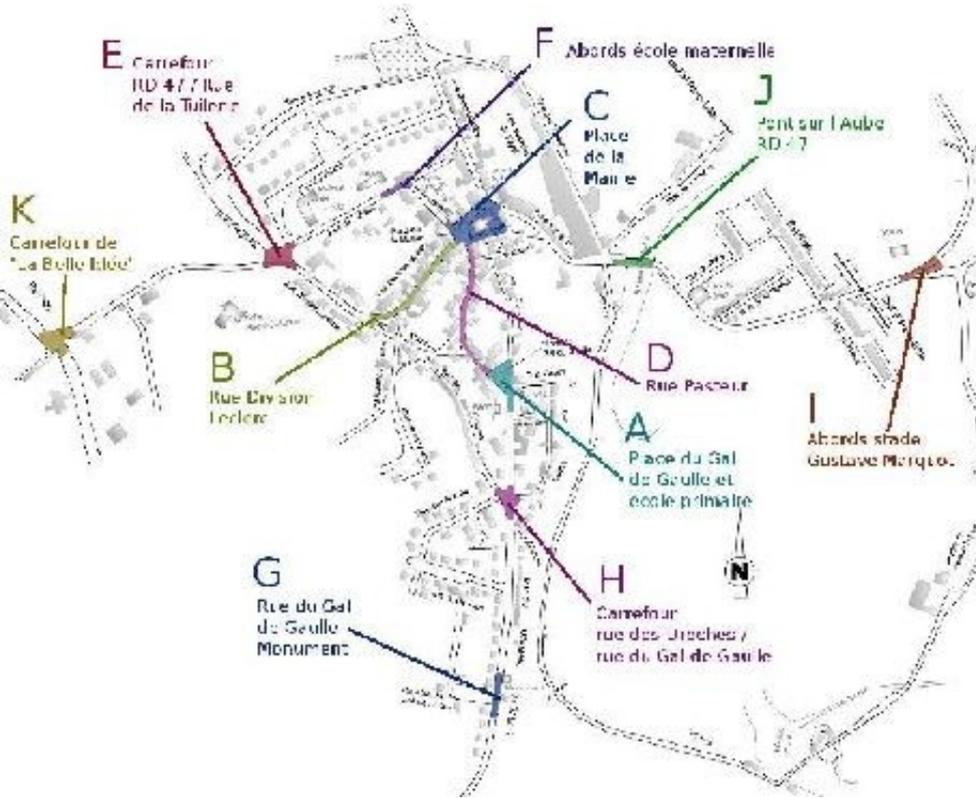
- Hiérarchiser le cheminement piétons,
- Déplacement du mobilier urbain,
- Déplacement des panneaux,
- Création de cheminements piétons avec un revêtement adéquat.



Propositions d'aménagements



Hiérarchisation



Sécurité routière

Accessibilité

Rue de la Division Leclerc

Mise en accessibilité du trottoir aux PMR
Largeur mini de 1,40m
Mise en oeuvre de dallage

Redéfinition du stationnement
avec marquage des places

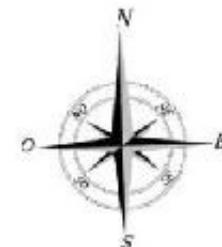
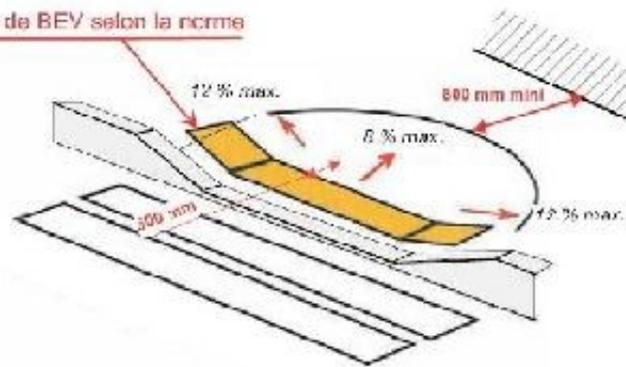
Colffeur

Presse
Tabac

Boulangerie

Bordures hautes en pierre avec
création de surbaissés devant
les passages piétons et les accès
riverains

largeur de BEV selon la norme



0m 5m 10m 15m

Aménagement Place de la Mairie

Plateau surélevé Ht: 6cm
avec caniveau type CC1 central

Mairie



Bande pavée en délimitation

Redéfinition du
parvis de l'église

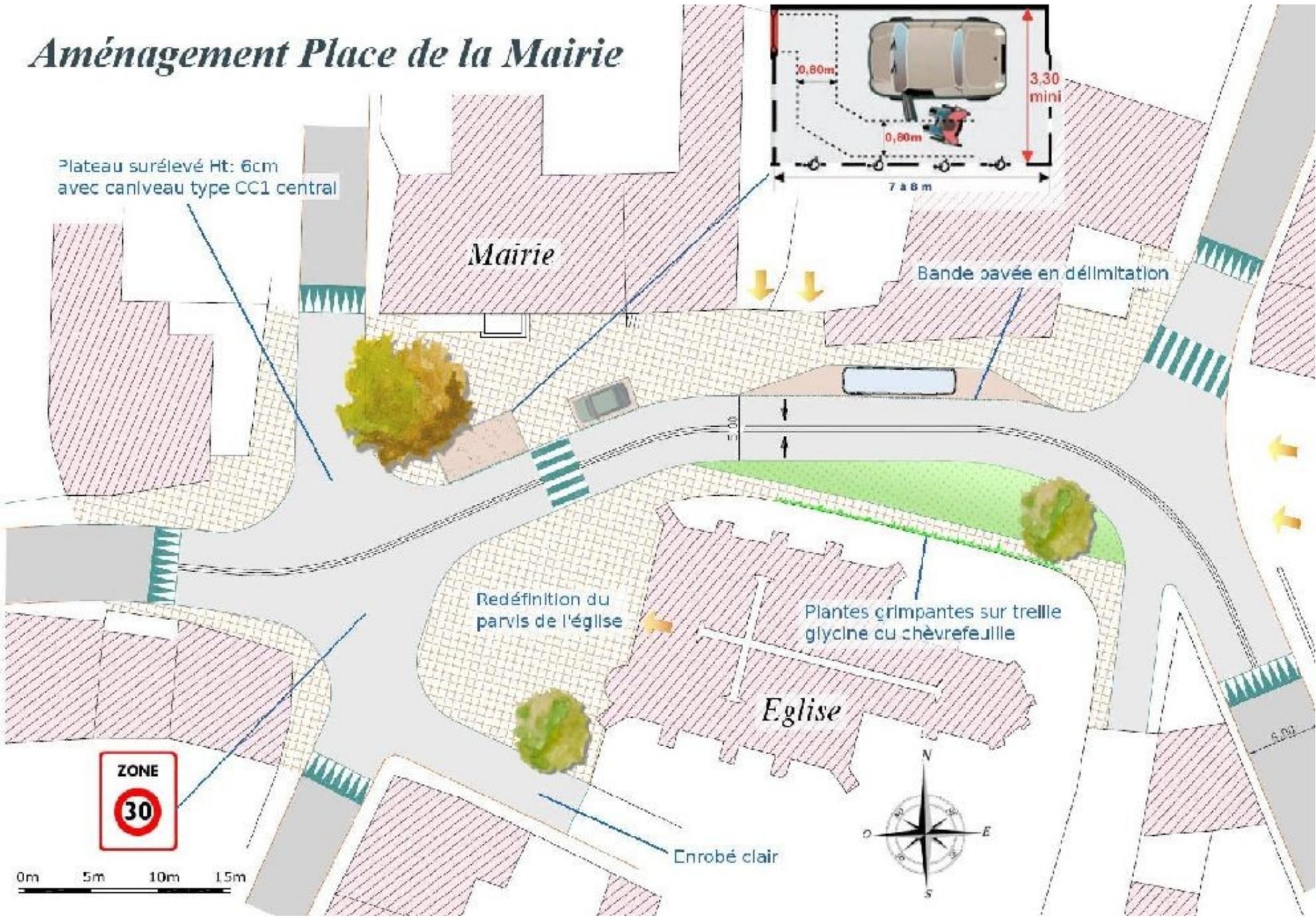
Plantes grimpantes sur treille
glycine ou chèvrefeuille

Eglise

Enrobé clair



0m 5m 10m 15m



Approche complémentaire accessibilité / sécurité

Diagnostic de la commune de Bayel

Jean-Michel Lamy
et Pascal Lux
DDEA de l'Aube

