

INGÉNIEUR TERRITORIAL

CONCOURS INTERNE

SESSION 2015

ÉPREUVE DE NOTE

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Rédaction d'une note à partir d'un dossier portant sur la spécialité choisie par le candidat au moment de son inscription.

Durée : 4 heures
Coefficient : 3

SPÉCIALITÉ : INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni votre numéro de convocation, ni signature ou paraphe.
- ♦ Aucune référence (nom de collectivité, nom de personne, ...) **autre que celles figurant le cas échéant sur le sujet ou dans le dossier** ne doit apparaître dans votre copie.
- ♦ Seul l'usage d'un stylo à encre soit noire, soit bleue est autorisé (bille non effaçable, plume ou feutre). L'utilisation d'une autre couleur, pour écrire ou pour souligner, sera considérée comme un signe distinctif, de même que l'utilisation d'un surligneur.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 36 pages

Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqué

S'il est incomplet, en avertir le surveillant

Vous êtes ingénieur territorial et êtes nommé(e) au poste de chargé(e) de la mission « accessibilité de la voirie » au sein de la communauté d'agglomération d'INGECO de 50 000 habitants. Les problématiques de mise en accessibilité de la voirie et des bâtiments publics n'ont pas été complètement traitées par votre collectivité.

Dans un premier temps, vous établirez, exclusivement à partir des documents joints, une note à l'attention du directeur général des services sur le plan de mise en accessibilité de l'espace public avec une comparaison des pratiques dans d'autres pays.

12 points

Dans un deuxième temps, vous proposerez une méthodologie d'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et de son application.

8 points

Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.

Liste des documents :

- Document 1 :** « Villes d'Europe : quelles idées pour l'accessibilité ? » – *Laurent Saby* – *Techni.Cités n°224* – 23 février 2012 – 3 pages
- Document 2 :** « Accessibilité de la voirie et des espaces publics » (extrait) – *Le Moniteur* – 8 avril 2011 – 4 pages
- Document 3 :** « Décret n°2006-1657 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics » – *Journal Officiel* – 21 décembre 2006 – 2 pages
- Document 4 :** « PDU et accessibilité aux personnes à mobilité réduite » – *CERTU – fiche n°6* – Septembre 2009 – 5 pages
- Document 5 :** « Diagnostics d'accessibilité : pour un approche cohérente » – *CERTU* – Septembre 2008 – 4 pages
- Document 6 :** « Arrêté fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19-7 à R. 111-19-11 du code de la construction et de l'habitation et de l'article 14 du décret n° 2006-555 relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public situés dans un cadre bâti existant et des installations existantes ouvertes au public » (extrait) – *legifrance.gouv.fr* – 8 décembre 2014 – 5 pages
- Document 7 :** « Elaboration conjointe d'un PAVE et d'un PDD : l'exemple de Communay » – *CERTU – fiche n°4* – Octobre 2012 – 8 pages
- Document 8 :** « Accessibilité des transports : un décret sur les SDA-Ad'Ap » – *Catherine MAISONNEUVE* – *lagazette.fr* – 7 novembre 2014 – 3 pages

Documents reproduits avec l'autorisation du CFC

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

ACCESSIBILITÉ

Par Laurent Saby
Chargé d'études accessibilité, Certu

Villes d'Europe : quelles idées pour l'accessibilité ?

Techni.Cités n°224 – 23 février 2012

fin de développer les connaissances sur l'accessibilité en Europe et de situer la France dans ce domaine par rapport aux pays voisins, l'équipe du programme « Ville accessible à tous » du Certu a piloté une étude de terrain. Celle-ci a d'abord permis d'identifier cinq pays européens intéressants en matière d'accessibilité : la Suède, les Pays-Bas, la Belgique, le Royaume-Uni et l'Espagne. Des experts se sont ensuite rendus dans deux à trois villes de ces pays, dans le but d'en visiter les lieux caractéristiques et d'y rencontrer un panel d'acteurs.

Un ouvrage et un colloque pour inspirer les collectivités françaises

Le résultat, publié l'été dernier, ne constitue pas un palmarès et n'est pas non plus représentatif des pratiques usuelles dans les villes d'Europe. Il présente les bonnes pratiques identifiées sur le terrain entre 2007 et 2008, en les articulant autour de trois leviers majeurs : réglementaire, organisationnel et technique.

En complément, le Certu et le CNFPT ont organisé, en septembre 2011, une journée d'échanges. Elle a donné l'occasion de présenter les enseignements de l'étude tout en bénéficiant des dernières évolutions de terrain, rapportées par cinq intervenants européens.

Une même philosophie d'un pays à l'autre

Un premier enseignement de ces travaux est que les différents pays d'Europe ont une approche assez similaire de l'accessibilité. Ainsi, tous souhaitent aujourd'hui traiter la chaîne du déplacement dans son ensemble : cadre bâti, espaces publics, voirie et transports collectifs.

De même, les personnes concernées par les textes réglementaires sur l'accessibilité rejoignent les personnes visées par la loi française du 11 février 2005, à savoir : l'ensemble des personnes à mobilité réduite dont notamment

les personnes handicapées et les personnes âgées (voir l'encadré ci-contre).

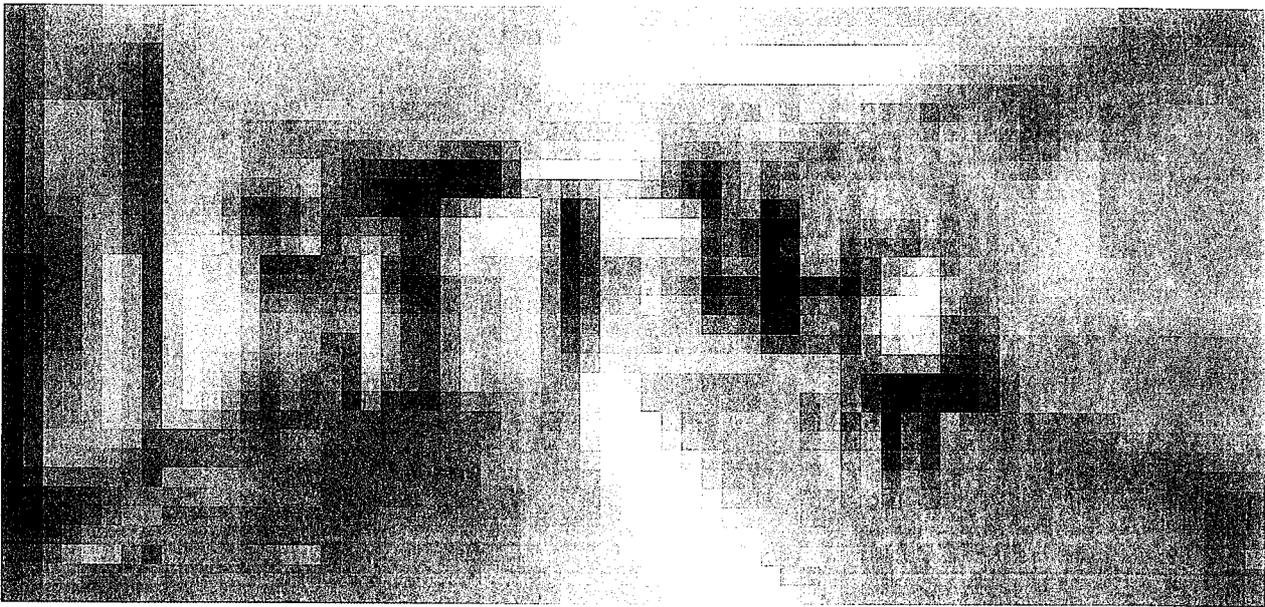
En Suède, l'élargissement va même jusqu'à la prise en compte des personnes ayant des allergies, y compris des personnes électrosensibles. Au Royaume-Uni, par exemple, le document stratégique sur la diversité et l'intégration, publié par le comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques de Londres, pointe la nécessité d'éviter les barrières qui pourraient gêner tout usager en raison de sa langue, de son âge, de ses éventuelles déficiences, de ses croyances religieuses, de ses origines ethniques, de son orientation sexuelle ou encore de ses moyens économiques...

Un cadre réglementaire moins précis qu'en France

La réglementation française en matière d'accessibilité impose un référentiel précis et exhaustif qui traduit une approche assez normative de l'accessibilité. Dans les cinq pays étudiés, la réglementation fixe une obligation de résultats plutôt

L'ESSENTIEL

- Cinq pays ciblés pour l'étude : Suède, Pays-Bas, Belgique, Royaume-Uni, Espagne.
- Des approches de l'accessibilité moins normatives qu'en France.
- La transversalité des services, une ambition difficile à mettre en œuvre partout.
- Des bonnes pratiques spécifiques à chaque pays ou ville étudiés mais aussi des difficultés communes, comme les interventions sur les monuments historiques.



que de moyens. Ainsi, les textes imposent-ils des objectifs généraux tels que la « suppression des obstacles simples » en Suède ou la « réalisation d'aménagements raisonnables » au Royaume-Uni.

Les concepts de ce type laissent une part importante à la diversité des solutions possibles et à la recherche de compromis locaux, tout particulièrement dans les pays régionalisés comme la Belgique ou l'Espagne. Dans ces pays, les élus de proximité traduisent directement les objectifs généraux de la loi en établissant les prescriptions techniques avec la participation des acteurs du handicap présents sur leur territoire. Ceci explique en partie la très forte tradition de concertation, voire de partenariat, entre collectivités et associations représentatives, comme dans les villes de Liège ou de Barcelone.

Ces approches posent toutefois plusieurs problèmes tels que la difficulté de mise en œuvre d'une obligation floue et donc sujette à interprétations multiples, le manque de référentiel précis pour ceux qui souhaitent faire mais ne savent pas comment s'y prendre, ou encore l'in-homogénéité de la mise en accessibilité à l'échelle du territoire national.

Finalement, le modèle normatif et celui centré sur la performance montrent chacun des avantages et des inconvénients. Il apparaît surtout important de les réinterroger régulièrement pour savoir, dans le premier cas, faire évoluer les normes et, dans l'autre, évaluer les solutions mises en œuvre et généraliser les plus satisfaisantes, comme c'est le cas en Espagne.

L'épineux problème de la transversalité

Afin de respecter la continuité entre les maillons de la chaîne du déplacement, les collectivités

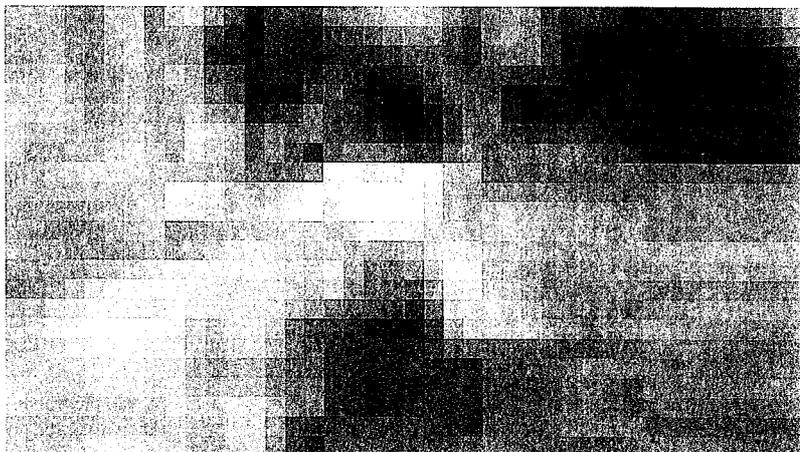
locales des pays voisins se trouvent, elles aussi, confrontées à la question de l'organisation de leurs services pour permettre un travail transversal entre techniciens concernés par l'accessibilité. Les solutions adoptées sont très diverses d'une ville à l'autre.

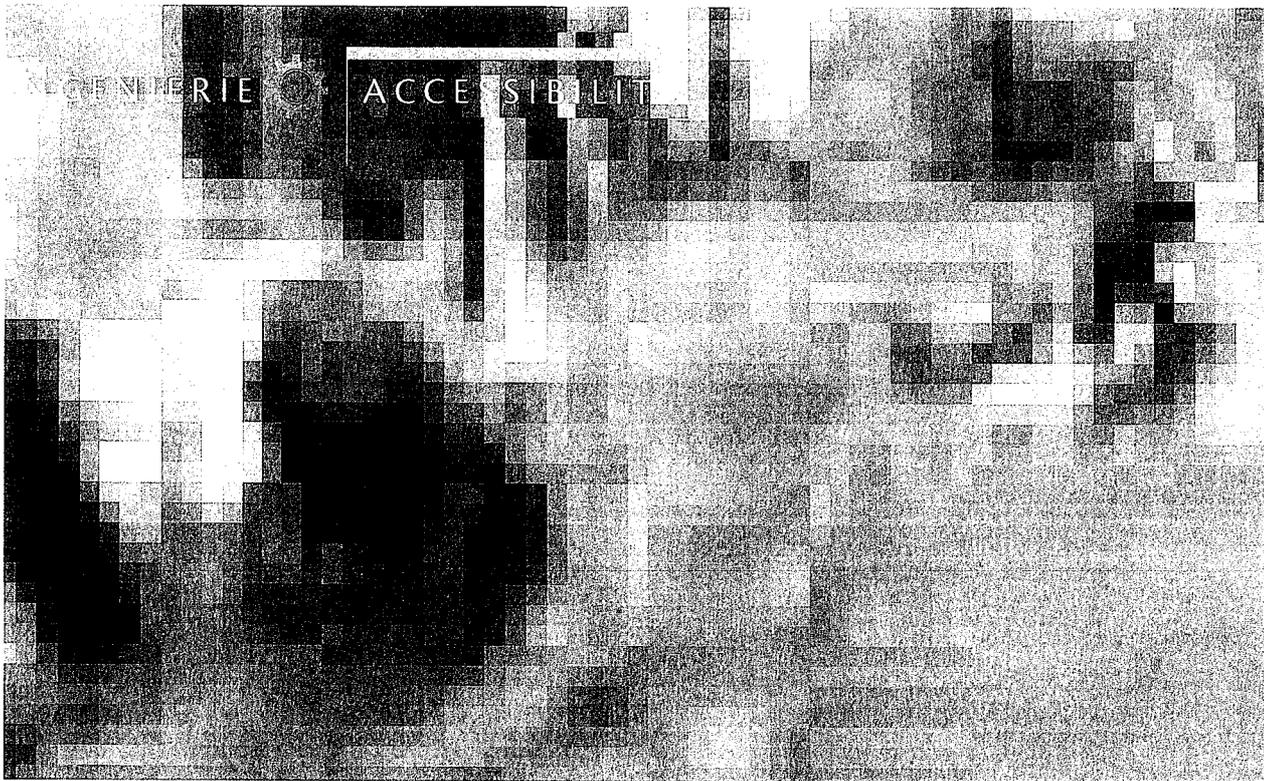
À Barcelone, par exemple, un groupe de travail (le GTMA) rassemble des correspondants issus de tous les services municipaux concernés par l'accessibilité : urbanisme, transports, bâtiments, information et communication.

À Liège, un service communal unique (Access-plus) et rattaché aux services sociaux de la ville, traite de l'ensemble des problématiques du handicap. Alliant les compétences d'une sociologue, d'une assistante sociale et d'un architecte, cette équipe pluridisciplinaire joue aussi bien un rôle de sensibilisation du grand public, par exemple, que d'agence conseil en accessibilité sur les projets de construction ou d'aménagement.

Les personnes à mobilité réduite, une catégorie très large !

Contrairement aux idées reçues, l'expression « Personnes à mobilité réduite » (PMR) est plus large que celle de « personnes handicapées ». En effet, cette expression doit être prise au sens de la définition donnée par la directive européenne 2001/81/CE qui indique que les passagers à mobilité réduite sont : «... toutes les personnes ayant des difficultés pour se déplacer, telles que, par exemple, les personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les passagers en fauteuil roulant), les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes transportant des bagages lourds, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes ayant un caddie et les parents avec enfants (y compris enfants en poussette)... ».





CERTU

- *L'accessibilité dans 11 villes européennes : recueil de pratiques en faveur des personnes à mobilité réduite*, Éditions du Certu, Collection Dossiers, juillet 2011, 40 euros.
- Actes de la journée d'échanges du 27 septembre 2011 à Montpellier, Éditions du Certu, Collection Dossiers, décembre 2011, téléchargement gratuit sur <http://www.certu-catalogue.fr>
- *Handicaps et ville*, un ouvrage de la collection Classeurs des éditions Territorial. Sommaire et commande sur <http://librairie.territorial.fr>, rubrique « Classeurs ».
- *Rendre accessibles les établissements existants recevant du public - Sécurité et accessibilité des bâtiments*, des ouvrages de la collection Essentiel sur des éditions Territorial. Sommaire, commande ou téléchargement sur <http://librairie.territorial.fr>, rubrique « Essentiel sur ».

Au Royaume-Uni, en Suède, ou encore aux Pays-Bas (Utrecht), le recours par les collectivités à un référent accessibilité (access officer) est une pratique courante. Ce dernier est souvent lui-même une personne handicapée qui a reçu une formation technique lui permettant de porter un regard complet sur les projets. Il est à la fois le lien entre les services techniques, la personne-ressource et le « chien de garde » qui alerte et relaye les avis des associations locales en interne à la municipalité.

Des idées à partager et des difficultés communes à résoudre

Les visites de terrain ont également permis d'identifier des bonnes pratiques sur le plan technique, susceptibles d'inspirer les collectivités françaises. Barcelone a mené un important travail en matière de transports collectifs et peut se targuer aujourd'hui d'un réseau particulièrement accessible et articulé à un système de transport à la demande. Les villes de Bristol et de Halmstad ont développé leur signalétique dans l'espace public pour l'une et dans les bâtiments pour l'autre. La Belgique et les Pays-Bas offrent d'intéressants terrains d'observation de la diversité d'options en matière de guidage au sol. Quant aux villes de Suède et d'Espagne, elles offrent également un accès facilité aux jeux pour enfants et aux plages. Mais les villes visitées rencontrent aussi des difficultés similaires à celles des villes françaises, telles que :

les interventions sur les monuments historiques :

les exemples rencontrés dans les différents pays montrent que chaque projet est un cas particulier mais qu'il est possible de trouver des solutions, en combinant la concertation avec les associations et la créativité des architectes ; la difficulté de prise en compte des personnes ayant un handicap auditif, mental ou psychique : en termes d'aménagements, on observe bien que les principales mesures mises en place concernent surtout les personnes présentant une déficience motrice ou visuelle.

C'est pourquoi le Certu et le CNFPT envisagent, pour l'avenir, la création d'un réseau de villes européennes qui permettrait aux techniciens et aux élus d'échanger sur des problématiques communes en matière d'accessibilité. ■

Àvila, ville européenne de l'accessibilité en 2011

Non comprise dans l'étude menée par le Certu, la ville d'Àvila (Espagne) a reçu en décembre 2010 le premier prix européen de la ville accessible.

L'approche de cette cité médiévale, classée patrimoine mondial de l'Unesco, repose sur l'idée de favoriser le tourisme pour tous en améliorant l'accessibilité. Cela demande un travail continu de sensibilisation des acteurs, et notamment des architectes en charge de la préservation du patrimoine. Le résultat est là : à Àvila, même une partie des remparts est accessible à tous. Le second prix européen a été décerné en décembre dernier à la ville de Salzbourg en Autriche.

ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS

Le Moniteur – 8 avril 2011

1. DÉFINITIONS

Référence
Code de l'action sociale
et des familles, art. L. 114.

Définition de la notion d'accessibilité

L'accessibilité est une des conditions primordiales permettant à tous d'exercer les actes quotidiens. En cela, elle est une composante de la qualité et des performances de l'environnement.

Ainsi, l'accessibilité aux logements, aux espaces publics et aux transports, permet leur usage par toute personne en toute autonomie.

L'accessibilité résulte donc de l'adéquation entre une personne, avec ses aptitudes et ses difficultés, et un environnement (Fig. 1).

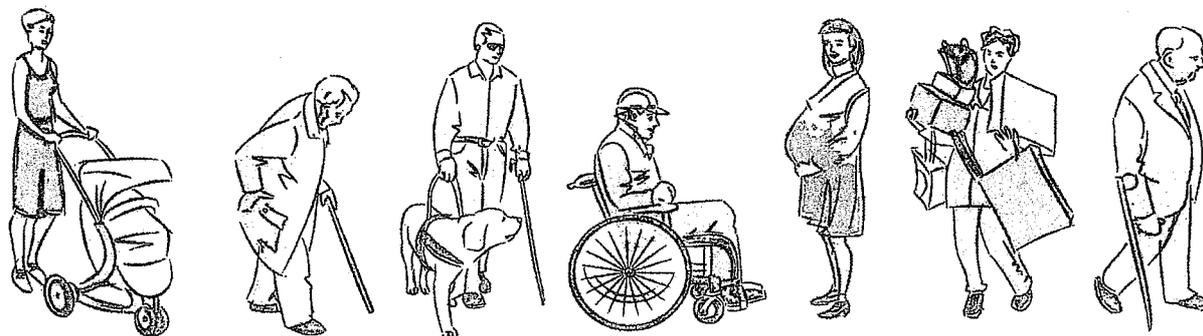


Figure 1. Tenir compte des aptitudes et difficultés de chaque personne.

Prise en compte de tous les handicaps

L'article 2 de la Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 redéfinit la notion de handicap afin de l'étendre à tous les types de handicaps et non plus au seul handicap moteur, et que le handicap soit durable ou définitif.

Déficience visuelle

Facilité la lecture (taille des lettres, etc.) – Doublage sonore des messages d'alerte – Repérage par des informations tactiles – Contraste de couleur pour identifier les obstacles – Éclairage adapté.

Déficience auditive

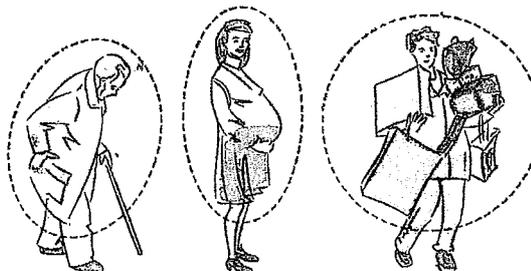
Doublage par signalisation visuelle. Boucle à induction magnétique.

Déficience psychique, cognitive et mentale

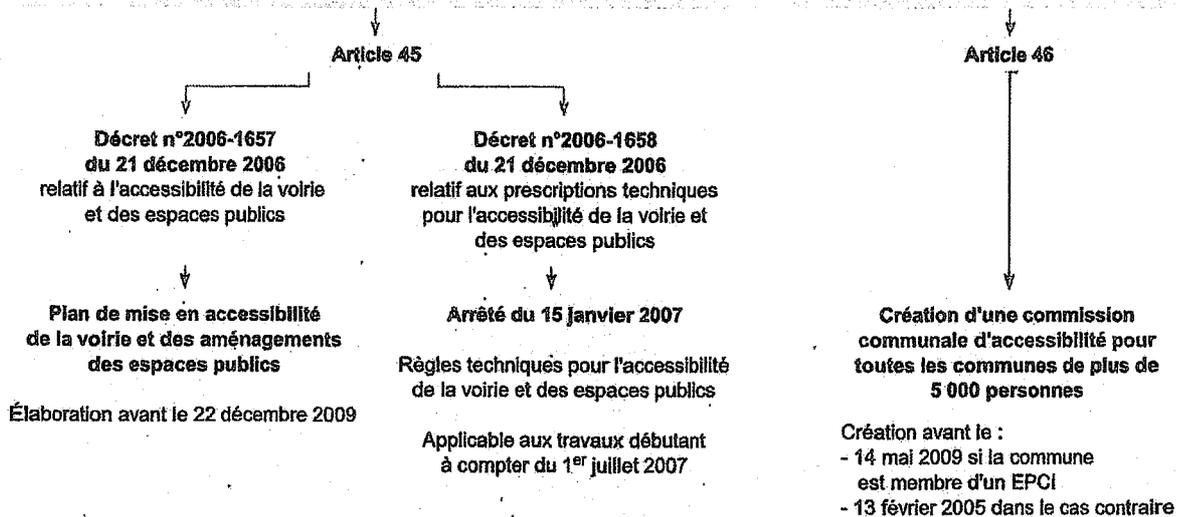
Utilisation des pictogrammes et des symboles.

Déficience motrice (mobilité, atteinte, préhension) et personnes à mobilité réduite (PMR)

Déplacement assuré pour un fauteuil roulant dans l'environnement : règles dimensionnelles, prise en compte de la capacité d'approche, etc.



2. Rappel réglementaire



3. Continuité de la chaîne du déplacement

Référence
Loi n° 2005-102, art. 45.

En complément de la voirie et des espaces publics, les communes sont également responsables de certains établissements recevant du public (ERP) situés sur leur territoire (mairie, école, église, gymnase, etc.) pour lesquels elles ont obligation de réaliser un diagnostic d'accessibilité (avant le 1^{er} janvier 2011) et leur remise en accessibilité (avant le 1^{er} janvier 2015). Afin de répondre à l'objectif de continuité dans la chaîne du déplacement, la mise en accessibilité de la voirie et de ses différents aménagements (comme les points d'arrêt des transports en commun) doit être en lien et en cohérence avec celle réalisée pour le bâti (notamment leurs accès et abords).

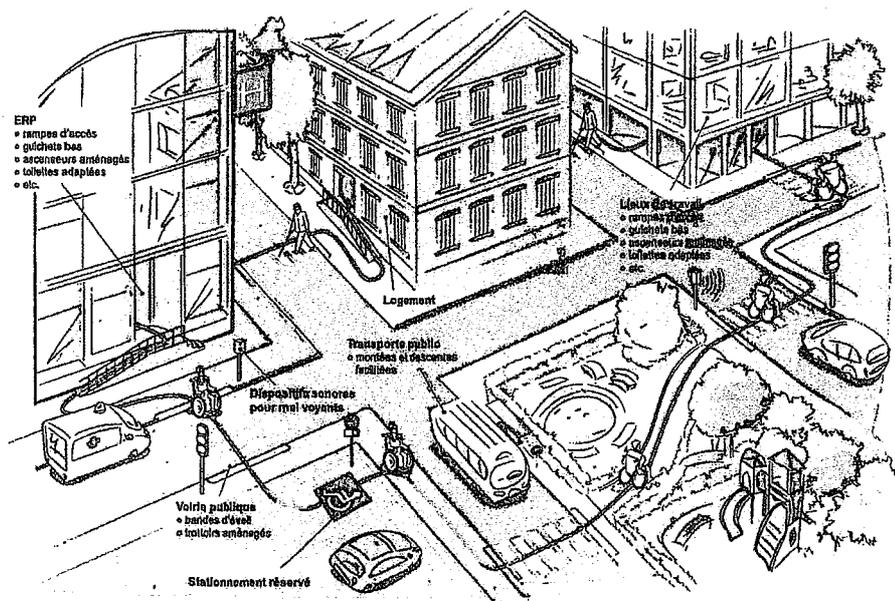


Figure 2. Continuité de la chaîne du déplacement.

4. Zones et travaux concernés par la réglementation

Référence
Décret n° 2006-1657, art. 1.

Tableau 1 - Accessibilité de la voirie : obligations des communes

Zones concernées		Nature des travaux	Règles applicables
En agglomération	Voie ouverte à la circulation publique et espaces publics	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation de voies nouvelles - Aménagement d'espaces publics 	<p>Arrêté du 15 janvier 2007</p> <p>Pour les travaux débutant à compter du 1^{er} juillet 2007</p>
Hors agglomération	<ul style="list-style-type: none"> - Zones de stationnement - Emplacements d'arrêt de véhicules de transport en commun - Postes d'appel d'urgence 	<ul style="list-style-type: none"> - Travaux ayant pour effet de modifier la structure de la voie ou d'en changer l'assiette - Travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou d'espaces publics, que ceux-ci soient ou non réalisés dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics 	

REMARQUE

Les travaux d'entretien de la voirie sont soumis aux règles d'accessibilité lorsqu'ils modifient la structure de la voie ou qu'ils concernent la réfection des trottoirs par exemple.

5. Procédure de dérogation

Référence
Arrêté du 15 janvier 2007, art. 2.

Demandeur	Autorité gestionnaire de la voie ou de l'espace public objet des travaux
Motif	Impossibilité technique de respecter une ou plusieurs règles d'accessibilité imposées réglementairement lors des travaux
Quand	La demande doit être faite avant l'approbation du projet de travaux par le conseil municipal
Contenu de la demande	<p>Dossier en 3 exemplaires comprenant tous les plans et documents permettant à l'autorité de se prononcer sur la pertinence de la dérogation</p> <p>L'avis de l'architecte des bâtiments de France doit être joint au dossier si la demande de dérogation est justifiée par des contraintes liées à la protection d'espaces protégés</p>
A qui adresser la demande	Le Préfet
Qui donne l'avis	La commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA)
Délai de l'instruction	2 mois à compter de la date de réception par le Préfet du dossier. Si le dossier est incomplet, le Préfet demande un complément dans le mois après réception du dossier au demandeur par lettre A/R. Le délai d'instruction de 2 mois débute à la réception des pièces complémentaires
Réponse	En l'absence de réponse de la CCDSA dans les deux mois, la dérogation est réputée acceptée

Territoire concerné ?	Ensemble de la voirie de la commune appartenant ou gérée par la commune, ou par des acteurs privés (à condition qu'elle soit ouverte au public), ou par une structure intercommunale, ou par le département ou par l'État
A l'initiative de ?	La commune (ou EPCI)
Echéances ?	Avant le 23 décembre 2009
Contenu ?	<p>Ce plan de planification des actions de mise en accessibilité de la commune doit :</p> <ul style="list-style-type: none">- Préciser les mesures à prendre pour rendre accessible les voies et les aménagements situés sur le territoire de la commune, pour cela il est nécessaire en amont d'avoir identifié le degré d'accessibilité de ces aménagements.- Préciser les conditions et les délais de réalisation des équipements et des aménagements prévus.- Préciser la périodicité de son évaluation.- Définir la procédure pour sa révision.- Tenir compte des dispositions du plan de déplacements urbains et du plan local de déplacements, s'ils existent.
Application du PAVE	Une fois le PAVE adopté (voir point n° 7), chaque organisme public ou privé doit mettre en œuvre les mesures adoptées dans le délai fixé dans le PAVE pour ses propres voiries (la réglementation ne fixant pas de délai de remise en accessibilité comme pour les ERP).

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT,
DU TOURISME ET DE LA MER

Décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006
relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

NOR : *EQU0600943D*

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 2143-3 ;

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 131-2 et L. 141-7 ;

Vu la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public, notamment son article 2 ;

Vu 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, notamment son article 45 ;

Vu le décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 fixant les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations ouvertes au public existantes appartenant à certaines personnes publiques et à adapter les services de transport public pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 15 février 2006 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. - A compter du 1^{er} juillet 2007, l'aménagement, en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique et, hors agglomération, des zones de stationnement, des emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun et des postes d'appel d'urgence est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible.

Ces dispositions sont applicables à l'occasion de la réalisation de voies nouvelles, d'aménagements ou de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ou d'en changer l'assiette ou de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics, que ceux-ci soient ou non réalisés dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Art. 2. - I. - Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics prévu au I de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 susvisée est établi par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale ayant compétence à cet effet, dans les trois ans suivant la date de publication du présent décret. Il précise les conditions et délais de réalisation des équipements et aménagements prévus. Il tient compte des dispositions du plan de déplacements urbains et du plan local de déplacements, s'ils existent.

II. - Le plan fait l'objet d'une concertation avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Les associations représentatives de personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi que les associations représentatives des commerçants implantés sur le territoire communal sont, à leur demande, associées à son élaboration. La commune ou l'établissement public de coopération intercommunale peuvent décider d'associer l'architecte des Bâtiments de France à l'élaboration du plan.

III. - La commune porte sa décision d'élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics à la connaissance du public par affichage en mairie pendant un mois. Lorsque le plan est élaboré à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale, cet affichage est réalisé au siège de l'établissement public et dans les mairies des communes membres de cet établissement.

La commune ou l'établissement public de coopération intercommunale informe de sa décision la commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées ou, en l'absence d'une telle commission, le président de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité ainsi que le président du conseil départemental consultatif des personnes handicapées.

IV. – Lorsque le projet de plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics comprend des dispositions qui s'appliquent à une voie dont le gestionnaire n'est pas l'autorité compétente pour élaborer le plan, celle-ci recueille, préalablement à l'adoption du plan, l'avis conforme de l'autorité gestionnaire de la voie. L'avis de l'autorité gestionnaire est réputé favorable à défaut de réponse de sa part dans un délai de quatre mois suivant sa saisine.

V. – Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est approuvé par délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale. Son application fait l'objet d'une évaluation dont la périodicité est fixée par le plan, qui prévoit également la périodicité et les modalités de sa révision.

Art. 3. – L'article 4 du décret du 9 décembre 1978 susvisé est abrogé.

Art. 4. – Le décret n° 99-757 du 31 août 1999 relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique devant faire l'objet des aménagements prévus par l'article 2 de la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 est abrogé.

Art. 5. – Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 décembre 2006.

DOMINIQUE DE VILLEPIN

Par le Premier ministre :

*Le ministre des transports, de l'équipement,
du tourisme et de la mer,*
DOMINIQUE PERBEN

PDU et accessibilité aux personnes à mobilité réduite :

une annexe spécifique pour une prise en compte optimisée

La question de l'accessibilité de la ville est essentielle pour satisfaire l'usage de ses structures et activités.

Le Certu a lancé le programme «Ville accessible à tous» avec l'objectif d'aider les différents acteurs de la ville à adopter une approche globale de l'accessibilité et à prendre en compte les usagers les plus vulnérables.

Depuis trente ans, la législation traite des problématiques d'accessibilité. Cependant, un pas supplémentaire a été franchi avec 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 (dite loi PH), qui représente une impulsion déterminante en faveur de leur intégration dans la société. D'incitative, la législation est devenue prescriptive. Parmi les nouvelles obligations qui en résultent, la réalisation d'une **annexe accessibilité** lors de l'élaboration ou de la révision des plans de déplacements urbains (PDU) s'impose désormais aux autorités organisatrices de transports.

De plus, le législateur a introduit deux notions qui marquent sensiblement l'esprit de la loi.

La première traite de la **chaîne des déplacements** qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité. Ce principe incite à la cohérence entre les documents sectoriels qui relèvent des transports et de l'urbanisme notamment ce qui va au-delà du renforcement des textes sur les normes d'accessibilité. Imposer la notion de continuité des cheminements et de logique d'itinéraires, pour se rendre d'un point à un autre sans rupture, oblige à penser la ville et son fonctionnement de manière radicalement différente.

La seconde concerne l'**élargissement de la notion de handicap** à tous types de handicaps, physiques ou mentaux, mais aussi à toute personne éprouvant, de par son état temporaire ou permanent, des difficultés à se mouvoir. Ceci revient à intégrer, dans les champs des bénéficiaires de la loi, les personnes à mobilité réduite (PMR) au sens de la définition qu'en donnent le Parlement et le Conseil européens.

Une telle posture marque une avancée significative. Le handicap n'est plus considéré comme un cas à part ; c'est au contraire l'accessibilité pour tous qui est recherchée. D'après les résultats de plusieurs enquêtes, le taux de population potentiellement concerné est de l'ordre de 30 % à 35 %. Une situation encore renforcée par le phénomène de vieillissement de la population.

Pour les collectivités, l'enjeu est de taille, car désormais l'accessibilité est à considérer comme un principe fondateur de l'action d'aménagement dans son ensemble et dans les différents domaines de compétences. Il s'agit aussi, pour celles, nombreuses, déjà engagées dans ce processus, de le repenser et de l'organiser de manière à répondre aux exigences de la loi, tout en prenant en compte le contexte existant. L'annexe accessibilité doit être conçue dans cet esprit, mais aussi en cohérence avec les autres obligations de la loi et avec les documents de planification existants.

... Que dit la loi ?

- Mise en accessibilité complète des transports en commun (2015) ;
- Schéma directeur d'accessibilité des services de transports collectifs (février 2008) ;
- Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (décembre 2009) ;
- Mise en place des services de substitution à partir du constat par la CCDSA d'une impossibilité technique avérée (3 ans après l'avis d'impossibilité technique) ;
- Mise en accessibilité du matériel roulant, en cas de renouvellement ou d'achat (immédiat) ;
- Dépôt de plainte (immédiat) ;
- Commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées (immédiat) ;
- Mise en accessibilité des services de communication en ligne (fin 2008).

Certu 2009/51



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

L'état des lieux des annexes accessibilité aujourd'hui

Les études de cas menées dans une dizaine de villes françaises¹ ont mis à jour les volontés locales en matière d'accessibilité au travers de l'analyse de leurs PDU et de leurs annexes accessibilité. Cet état des lieux de la prise en compte des nouvelles obligations a permis de repérer les difficultés récurrentes rencontrées par les collectivités dans leur mise en œuvre, mais aussi d'identifier des exemples intéressants d'appropriation de cette thématique.

Une grande hétérogénéité des contenus qui traduit une réelle complexité d'élaboration de l'annexe

Plusieurs des annexes accessibilité étudiées s'en tiennent au minimum énoncé dans la loi, qui de fait est peu précise (« *mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics* »). D'autres, au contraire, exploitent ce caractère général pour compléter les obligations légales par des démarches volontaires.

Partout, l'indispensable affirmation du principe d'accessibilité est présente et, fréquemment, des bilans et des diagnostics étayés servent de fondements à la réflexion et aux propositions d'actions. En revanche, au niveau de ces dernières, des écarts existent entre les documents. Les annexes les plus sommaires se contentent d'une énumération d'actions ou de grands principes d'application sans formalisation stricte des engagements. Les documents les plus étoffés classifient leurs actions selon des axes précis et avec des moyens détaillés pour atteindre les objectifs fixés. On note alors une hiérarchisation et la définition de priorités destinées à assurer le réalisme des mesures et de leur programmation.

Un traitement cohérent de la problématique de l'accessibilité, présente à la fois dans le PDU et dans son annexe

Les présentations formelles des annexes varient également : selon les cas, les actions en faveur des PMR apparaissent dans le corps du PDU et/ou dans l'annexe ; parfois, alors qu'elles existent dans le PDU, certaines mesures ne sont pas reprises en annexe.

Dans les démarches les plus abouties, la référence à l'accessibilité apparaît tout au long du texte du PDU avec une mise en perspective de la notion de façon transversale dans tous ses domaines d'intervention. Puis les mesures préconisées, ainsi que les conditions de leur mise en œuvre concrète, sont exposées de façon détaillée dans l'annexe elle-même.

Orléans : des fiches actions au contenu précis et à la forme pratique

Le PDU de l'agglomération Orléanaise intègre les problématiques propres à l'accessibilité des PMR, mais aussi celles du plus grand nombre.

Le contenu de l'annexe accessibilité, en réorganisant les mesures proposées autour de quatre actions précises, donne une feuille de route complète des obligations à remplir. Intitulée « *Vers un territoire accessible à tous* », elle est traitée sous forme de fiches actions, au même titre que les orientations du PDU, dans le but d'indiquer les mesures d'aménagement et d'exploitation en faveur de l'accessibilité, l'autorité responsable, les partenaires à consulter, ainsi qu'un calendrier de réalisation.

Chaque fiche action décrit les principaux objectifs et précise les points suivants : l'autorité responsable, les partenaires à consulter, l'échéancier, les documents de références.

(1) Etudes réalisées par les CETE pour le compte du Certu, dans les agglomérations d'Amiens, Dieppe, Douai, Grenoble (la METRO), Le Havre, Lille (LMCU), Mulhouse, Orléans (L'AGGLO), Reims, Sophia-Antipolis (CASA), Valenciennes, Villeneuve d'Ascq, Voiron (le Pays Voironnais).

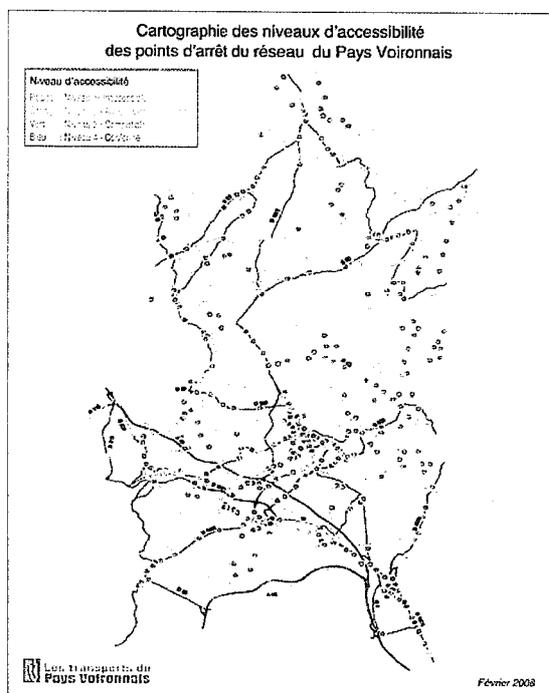
Un pilotage identifié au service d'une action coordonnée

Un des premiers rôles attribués à l'annexe accessibilité est de définir des moyens de coordonner les différents acteurs de la chaîne des déplacements et de rendre cohérentes leurs démarches à l'échelle intercommunale. Comité de pilotage, groupe technique dédié, personnes ressources..., l'existence d'un « pilote » identifié pour coordonner les partenaires constitue un gage d'efficacité.

Le comité de pilotage du PDU du Pays Voironnais, cheville ouvrière de l'annexe accessibilité et de son suivi

La coordination des acteurs est assurée par le Comité de pilotage du PDU qui, « après le vote du PDU, aura pour rôle de suivre la mise en œuvre des actions inscrites dans le PDU. Ce Comité de pilotage pourra valider les propositions émises lors de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité ».

Il travaillera en association avec le Comité de concertation qui rassemble l'État, les acteurs de la ville et les associations, mis en place au moment de l'élaboration du diagnostic nécessaire au PDU.



Source : Communauté d'agglomération du Pays Voironnais

Une formule intéressante : les référents communaux à Mulhouse et Amiens

Le fait de désigner un interlocuteur identifié et unique dans chaque entité facilite les contacts dans le travail quotidien et assure un relais efficace des informations, mais contribue aussi à la diffusion d'une culture de l'accessibilité, dans l'esprit de transversalité recommandé.

À Mulhouse, deux référents accessibilité sont identifiés, dont un spécifiquement pour la voirie de la commune.

À Amiens, une trentaine d'agents de la Ville et de la communauté urbaine ont été nommés « référents accessibilité » afin de décloisonner les cultures professionnelles et d'assurer une prise en compte de l'accessibilité à tous les niveaux et sur l'ensemble de l'intercommunalité.

Une réflexion conduite avec la commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CAPH)

Rendue obligatoire par l'article 46 de la loi PH², la CAPH a pour mission de dresser le bilan de l'accessibilité de la chaîne des déplacements et des logements, et de faire toutes propositions utiles pour améliorer l'accessibilité de la commune ou de l'intercommunalité.

Il est intéressant de bénéficier des compétences de cette commission lors de l'élaboration de l'annexe accessibilité.

L'annexe accessibilité du PDU du Pays Voironnais précise que « la Commission Intercommunale d'Accessibilité devra travailler en étroite collaboration avec les Commissions d'Accessibilité éventuellement mises en place par les communes. La coordination entre les commissions devra être assurée. Des représentants des commissions communales participeront à la commission intercommunale et réciproquement ».

Ce qui traduit parfaitement les nouvelles dispositions de la loi en la matière.

(2) Les intercommunalités de plus de 5 000 habitants compétentes en matière de transports ou d'aménagement de l'espace doivent mettre en place une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CAPH). Les communes de l'intercommunalité peuvent créer leur commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées. Mais les commissions communales et intercommunales veillent à la cohérence des constats qu'elles mènent chacune dans leur domaine de compétence. Ces communes peuvent, au travers d'une convention, confier à la commission intercommunale tout ou partie des missions d'une commission communale.

Une concertation pour des actions réalistes et adaptées

Le recours à la concertation pour l'élaboration de l'annexe accessibilité est incontournable, indépendamment de la CAPH, si cet aspect ne fait pas partie de ses prérogatives.

Il convient d'intégrer de manière officielle et opérationnelle les représentants du monde associatif aux groupes de travail, en veillant à la représentation de tous les handicaps, qu'ils soient physiques ou mentaux.

Il est aussi important d'élargir cette pratique à l'ensemble des associations d'usagers de façon générale (cyclistes, parents d'élèves, etc...).

Amiens : une collaboration fructueuse avec les associations

La commission communale d'accessibilité intégrant une quarantaine d'associations recouvrant tous les handicaps amende et valide les propositions faites par la Ville. La collaboration avec les associations est sollicitée en amont des travaux. Elle s'exprime aussi au moment de la réalisation du chantier, lors de visites avant lancement et de visites intermédiaires afin de vérifier la pertinence des choix opérés en commission et de repérer les problèmes concrets pouvant survenir dans la pratique.

La nécessité de chiffrer, programmer et financer

Alors que la loi³ l'impose, peu de PDU intègrent le chiffrage et le calendrier de mise en œuvre des actions de l'annexe accessibilité. Les modalités de financement sont également trop rarement abordées, même si certains PDU attribuent des subventions afin d'encourager la réalisation des mesures préconisées.

Le contrat de déplacements à Grenoble : une forte incitation pour les communes concernées

L'annexe accessibilité du PDU prévoit, par le biais d'un contrat de déplacements, l'octroi de subventions, sous forme de fonds de concours, pour accompagner la mise en œuvre de projets communaux d'aménagements de voirie :

- accessibilité des cheminements piétons (un tiers des aides allouées aux communes en 2005) ;

- études d'élaboration des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (financement à hauteur de 50 % maximum) ;
- financement de l'ergonomie urbaine et l'implantation du mobilier urbain.

Un système de financement attractif Sophia Antipolis (CASA) :

Pour aider les communes à rendre accessible leur territoire, la CASA s'engage à participer à hauteur de 30 %, avec une enveloppe annuelle plafonnée à 250 000 €, à tout projet d'aménagement respectant le guide des aménagements de voirie annexé au PDU. Elle intervient également à hauteur de 50 000 € pour étudier la faisabilité des franchissements piétonniers conformes aux principes de l'annexe.

Des outils précieux pour un partage des engagements : guides, chartes, cahiers de référence...

Certains PDU proposent des supports méthodologiques destinés à rendre identifiables et plus aisément applicables les grands principes de mise en accessibilité. Conçus comme des cadres de référence, leurs formes sont variées. Leur présence dans le PDU ou dans son annexe accessibilité atteste qu'ils ont été acceptés et signés par tous les partenaires.

Lille : une charte vélo-piétons

Annexée au PDU, elle définit les normes techniques à respecter en matière d'accessibilité et précise qu' « Une attention particulière sera apportée aux personnes malvoyantes et aux personnes à mobilité réduite (...) ».

Orléans : un catalogue très complet de documents de références techniques

Le PDU prévoit l'édition de trois supports : un cahier de référence des aménagements du tramway et un cahier de référence pour l'aménagement des points d'arrêts, destinés aux personnels de l'Agglo, des communes et des prestataires.

Un troisième cahier concerne la mise en accessibilité des aménagements de voirie et des espaces publics, programmée en concertation avec les communes.

Une charte d'accessibilité va être élaborée avec l'ensemble des AOT présentes sur l'agglomération afin d'éviter toute rupture de la chaîne de déplacements.

(3) Article 28 de la LOTI modifiée par la LAURE et la SRU.

Certu
3, rue Justinien Réaumur
69 456 Lyon Cedex 02
téléphone:
04 72 74 50 00
télécopie:
04 72 74 50 00
mail : certu
@developpement-
durable.gov.fr
www.certu.fr

Contacts :

Martine Dagenais
04 72 74 50 00
MDagenais@developpement-
durable.gov.fr
Martine Memler-Gibbert
04 72 74 50 00
MMemlerG@developpement-
durable.gov.fr

Ont contribué à la rédaction :

Caroline Béjar
CarolineB@certu.fr
04 72 74 50 00
David Guenier
04 72 74 50 00
Annie Guenier
04 72 74 50 00
Nicolas Jouve
04 72 74 50 00
Anne Le Héron
04 72 74 50 00
Stéphane Puchon-Billaud
04 72 74 50 00

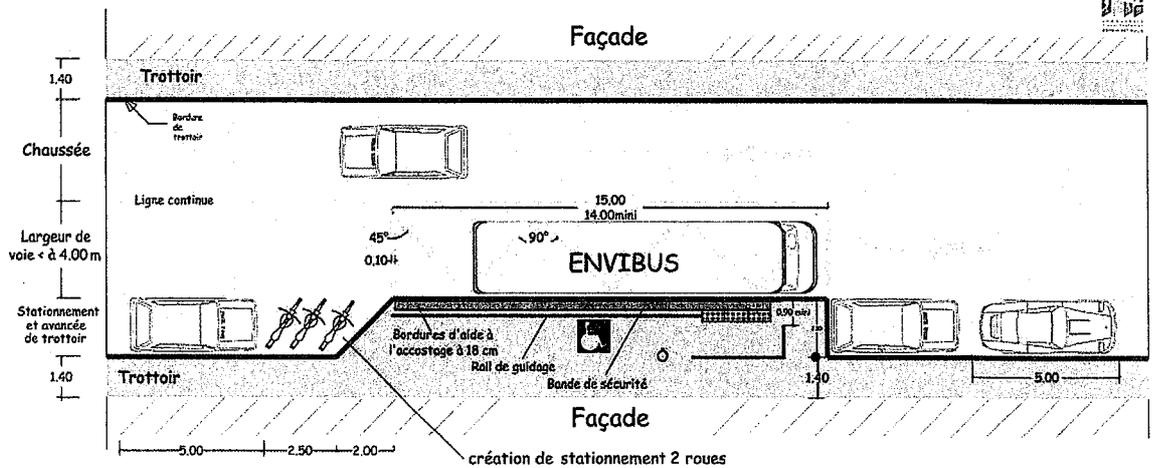
Les avancées significatives de la loi en faveur de l'accessibilité vont dans le sens des tendances démographiques actuelles et confortent l'idée d'un bénéfice pour tous. Cependant, s'agissant du PDU, de nombreux points restent à améliorer dans la pratique. On citera l'approfondissement des engagements concernant les cheminements piétons ou l'intensification des actions d'information et de communication à destination des personnes handicapées et des PMR.

Enfin, la prise en compte de la totalité des handicaps demeure un des défis majeurs à relever. On saluera, à ce titre, deux initiatives. Celle de Mulhouse, dont la commission d'accessibilité des transports publics a été organisée en cinq groupes de travail

traitant chacun d'un handicap, dans l'objectif de définir les besoins et exigences spécifiques à chaque catégorie, en vue d'une mise en accessibilité adaptée à tous.

Et celle du PDU de Lille Métropole, qui prévoit la création d'un groupe « ergonomie de l'espace public », qui travaillera sur la prise en compte de tous les handicaps en s'appuyant sur des avis d'experts aux compétences variées : urbanistes, sociologues, architectes, ergonomes, médecins.

Souhaitons que ces avancées contribuent à l'intégration du plus grand nombre par la mise en accessibilité de nos villes, en particulier grâce à l'annexe accessibilité du PDU.



Légende :

- l'arrêt du bus doit se faire en limite du zébra réglementaire, toutefois, le conducteur pourra avoir une aide visuelle si le poteau d'information ou (abribus) est positionné systématiquement au même endroit ;
- l'association d'une bande de couleur contrastante en bord de quai et d'un dispositif podotactile perceptibles par les malvoyants, améliore la sécurité ;
- cette bande de couleur sert aussi de bande de sécurité qui signale la zone à ne pas accuser à l'arrivée du bus pour qu'aucun usager ne puisse être heurté par le rétroviseur ou être gêné par le balayage lors de l'accostage du bus ;
- le rail de guidage permet aux malvoyants ou non voyants de se guider jusqu'à l'emplacement de la porte avant ;
- une signalisation réglementaire (panneau C6) sera implantée au début de l'emplacement de l'arrêt.

Source : Communauté d'agglomération Sophia-Antipolis

Nota : la présente fiche ne doit pas être considérée comme une recommandation et des solutions différentes pourront être adoptées selon les circonstances. En conséquence, nous invitons les lecteurs à se reporter à l'ouvrage au Certu "PDU et accessibilité aux personnes handicapées. Retour d'expériences" (édition 3^{ème} trimestre 2009).

Pour en savoir plus :

- Schéma directeur d'accessibilité des services de transports urbains - Elements de methode - Certu 2008
- Elaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics - expérimentation de Valenciennes - rapport d'études - Certu 2007 - site www.certu.fr
- Ensembles points d'arrêt accessibles à tous (Les) - Addm au guide méthodologique - Certu 2008
- Elements de méthodologie sur les diagnostics d'accessibilité - Certu 2008
- Une voirie accessible - Certu 2008
- Ville accessible à tous - S'organiser pour planifier les déplacements dans le cadre de la loi handicap - Actes de la journée du 25 octobre 2007 - Certu 2008
- Les schémas directeurs d'accessibilité des services de transport - premiers enseignements et pistes de progrès - rapport d'études - Certu 2008 - site www.certu.fr
- PDU et accessibilité aux personnes handicapées - Retour d'expériences - Certu (édition 3^{ème} trimestre 2009)

© 2009 Certu - La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord du Certu.

Mise en page
CETE No. mande Centre
Antoine Jurdut
02 15 63 89 33

Diagnostics d'accessibilité : pour une approche cohérente

En réponse à la loi du 11 février 2005, plusieurs démarches visant à évaluer les dysfonctionnements d'accessibilité et à programmer des mesures correctives doivent être mises en place par les acteurs responsables de l'accessibilité des différents maillons de la chaîne du déplacement.

Le décret du 17 mai 2006 instaure l'obligation de procéder à un diagnostic d'accessibilité des établissements recevant du public de 1^{re} à 4^e catégorie. Ces diagnostics procèdent *a minima* de **trois phases** distinctes, qui nécessitent **trois compétences** professionnelles spécifiques : un état des lieux par un auditeur spécialisé, une recherche de pistes de solutions par un maître d'œuvre et un chiffrage par un économiste.

Pour les deux autres domaines constitutifs de la chaîne du déplacement, la loi du 11 février 2005 prévoit la réalisation de plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, et de schémas directeurs d'accessibilité des services de transports publics (cf. tableau ci-dessous).

Dans tous les cas, l'objectif est le même : aboutir à une programmation de mesures correctives (réorganisations fonctionnelles, formation et sensibilisation, solutions techniques et technologiques...). C'est la raison pour laquelle, il est possible de considérer que ces trois démarches peuvent être rassemblées sous le terme de « diagnostics d'accessibilité ».

--o--

Pour les maîtres d'ouvrage, ces diagnostics doivent permettre :

- d'**engager leurs réflexions** sur l'accessibilité sans attendre les délais de mise aux normes fixés par la loi ;

- de **se doter d'un outil de programmation** permettant d'envisager une mise en accessibilité progressive ;

- de **s'approprier la thématique** de l'accessibilité en se sensibilisant aux enjeux de l'amélioration de la **qualité urbaine pour tous** et en faisant le lien avec de nombreuses autres thématiques (mobilité, sécurité, patrimoine, logistique urbaine...);

- de **poser les bases d'un travail en commun** entre les différents acteurs de l'accessibilité (décideurs, techniciens, usagers...).

--o--

Le diagnostic d'accessibilité est donc un outil pédagogique, qui donne des éléments d'aide à la décision pour intervenir sur un objet existant en **hiérarchisant** les dysfonctionnements constatés par rapport aux **enjeux** locaux et aux **contraintes** liées à l'existant.

Quoi ?

Schémas directeurs d'accessibilité des services de transport collectif

Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics

Diagnostics des établissements recevant du public (catégories 1 à 4)

Qui ?

Autorités organisatrices des transports, exploitants d'aéroports, gérants de gare maritimes

Maires ou présidents d'établissements publics de coopération intercommunale

Administration ou exploitant concerné

Pour quand ?

11 février 2008

23 décembre 2009

1^{er} janvier 2011

(date susceptible d'être modifiée)



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE
DE L'ÉNERGIE
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE

MINISTÈRE DU LOGEMENT
ET DE LA VILLE

sept. 2008



Diagnostiques d'accessibilité : quels points de vigilance ?

L'observation et l'analyse des pratiques de terrain font ressortir qu'il n'existe pas de méthode unique pour réaliser un diagnostic d'accessibilité. Peuvent en revanche être relevés des points de vigilance sur lesquels il est pertinent de s'interroger.

Parmi ces points, on retient les plus importants :

- les interfaces entre maillons de la chaîne du déplacement et l'articulation des différentes échelles d'action ;
- l'organisation en mode projet, entre acteurs et dans le temps ;
- l'importance d'une phase amont permettant d'identifier les enjeux locaux et d'adapter la démarche en fonction de ces derniers ;
- le choix des critères d'évaluation et de hiérarchisation des dysfonctionnements (voir p. 4 : « Approche normative ou pragmatique ? »).

Une organisation en mode projet

- **Des phases de travail à anticiper.** Au-delà des trois phases de toute démarche de diagnostic (voir p. 1), les expériences de terrain mettent en évidence l'importance d'une phase amont pour analyser le contexte, ainsi que de temps de validation par le maître d'ouvrage, qu'il convient de programmer dès le démarrage de l'étude.

- **Des relations entre acteurs à organiser.** *A minima*, la démarche de mise en accessibilité implique de mobiliser trois catégories d'acteurs : les élus pour assurer le portage politique et arbitrer, les techniciens pour assurer la faisabilité et la pérennité du projet, les usagers pour faire remonter leurs besoins et donner leur avis sur les choix proposés.

Des articulations multiples

- **Une articulation transversale à assurer.** La chaîne du déplacement doit être accessible dans sa continuité. Or, elle concerne trois domaines d'activité distincts (cadre bâti, voirie et espaces publics, transports) qui font intervenir des maîtrises d'ouvrage et des corps de métiers différents qui n'ont pas toujours l'habitude de travailler ensemble et de se coordonner.

- **Une multiplicité d'échelles à gérer.** Afin d'assurer cette continuité, l'accessibilité doit également être cohérente à de multiples échelles : nationale, régionale, départementale, intercommunale (en évitant par exemple les déséquilibres entre ville centre et villes périphériques) et communale.



Des rôles à définir localement pour les commissions pour l'accessibilité aux personnes handicapées

Ces commissions, composées d'élus et de représentants des usagers, notamment handicapés, ont été créées par la loi du 11 février 2005, qui leur définit pour missions celles de « dresser le constat d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports », de « recenser l'offre de logements accessibles », d'« établir un rapport annuel », et de « faire toutes propositions utiles de nature à améliorer l'accessibilité de l'existant ».

Ces commissions ne sont donc pas *a priori* maîtres d'ouvrage des différents diagnostics demandés par la loi et ses textes d'application (voir p. 1). En outre, le législateur a tenu à laisser une large place à l'initiative locale, notamment pour définir leur composition et leur fonctionnement. Au vu des points de vigilance énoncés ci-dessus, ces commissions pourront jouer un rôle important et par exemple être dotées des compétences pour :

- faire le tableau d'avancement des diagnostics et de la mise en accessibilité des différents maillons de la chaîne du déplacement sur leur territoire,
- favoriser la transversalité en diffusant les informations aux différents décideurs et maîtres d'ouvrage et en les aidant à coordonner leurs actions respectives,
- organiser la concertation de manière globale en amont pour identifier les enjeux (opportunités et freins), bâtir une méthodologie, aider à la rédaction du cahier des charges...

Un document méthodologique organisé par fiches thématiques, interactives et illustrées

Loi 2005-102 : ambitions et espoirs

1 Jeux de l'accessibilité

Le diagnostic dans les grandes lignes

Quelle organisation mettre en place ?

Comment réaliser un diagnostic ?

3 ←

5.2. Phase 1 : évaluer l'état d'accessibilité

→ 3

5 - Comment réaliser un diagnostic ?

- Introduction
- 5.1. Importance d'une phase amont
- 5.2. Phase 1 : évaluer l'état d'accessibilité
 - Quels choix méthodologiques
 - Quel choix de périmètre ?
 - Quels publics visés ?
 - Quelle approche ?
 - Quels indicateurs ?
 - Rendus souhaités et outils
- Quelle organisation pratique ?
- Partager l'état des lieux
- 5.3. Phases 2 et 3 : précisions et enregistrement
- 5.4. Elaboration d'un plan d'action et son suivi
- Conclusion

Accueil - Impression

Exemples et outils

- Rapport Certu sur le PAVE de Valenciennes
- Diagnostic communautaire (Vieux-sur-Seine)
- Carte Normandie Centre
- PAVE de Loué (DDE 72)
- PAVE de Bournezeau (DDE 85)

2

Quels choix méthodologiques ? (4/5)

Quels indicateurs ?

Lorsque la phase de terrain a été faite, il est nécessaire d'analyser l'ensemble des données recueillies pour en extraire l'information recherchée. Ce travail se fait à l'aide d'indicateurs quantitatifs et/ou qualitatifs qu'il convient de définir en amont afin de relever les données pertinentes sur le terrain.

Les indicateurs doivent être définis avec la maîtrise d'ouvrage. Leur choix dépend fortement du type d'approche retenue. Ils peuvent être de diverses natures :

- pourcentage de conformités ou non-conformités permettant de comparer l'état d'accessibilité existant à l'objectif d'accessibilité fixé (voir des exemples issus de l'expérimentation de Valenciennes)
- système de notation bâti sur l'évaluation de différents critères
- échelle de couleur permettant de définir :
 - o des degrés d'accessibilité (par exemple : accessibilité totale ; acceptable ; correcte avec accompagnement ; mauvaise...)

Ce système permet de donner une information à la fois quantitative et qualitative sur l'état d'accessibilité (voir les exemples de carte ci-contre ou les critères d'analyse retenus pour le PAVE de Loué)

4

5

- 1 Cinq grandes parties structurantes
- 2 Un plan détaillé de la partie en cours de lecture pour une navigation thématique
- 3 La possibilité d'une navigation page après page
- 4 De nombreux documents joints, signalés dans un espace réservé
- 5 Des éléments de méthode intégrant des liens vers les autres fiches concernées et vers les illustrations



Pour approfondir : ouvrages sur le même thème

■ Concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Éléments méthodologiques
(dossier, paru en septembre 2004)

extrait

« La concertation passe par l'écoute des différents partenaires et le respect des savoirs et savoir-faire de chacun. Tous, élus, techniciens et représentants de personnes handicapées, vont s'enrichir mutuellement des connaissances et de la culture de l'autre, dans le souci d'une recherche de qualité d'usage et en considérant l'ensemble des contraintes qui pèsent sur le projet. » (p. 28)

■ Accessibilité des espaces publics urbains

Outil d'évaluation ergonomique
(rapport d'étude, paru en novembre 2005)

■ Accessibilité de la voirie et des espaces publics

Éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes
(dossier, paru en janvier 2006)

■ Diagnostics d'accessibilité urbaine

Analyse comparative de cas et propositions
(dossier, paru en janvier 2007)

extrait

« Deux grands types d'approche émergent de la diversité des documents analysés :

l'approche normative : elle se définit par un étalonnage en fonction de critères techniques fixés par la loi et les décrets d'application (hauteur des trottoirs, largeur des portes dans les ERP...) et/ou par la technique du *benchmarking* qui consiste à comparer des situations en fonction d'un système de notation ;

l'approche pragmatique : elle se définit par une concertation étroite avec les acteurs locaux de la commune (élus, techniciens, associations) dans un but de sensibilisation et de mobilisation sur la question de l'accessibilité urbaine aux personnes handicapées et un souci de donner aux acteurs impliqués un cadre simple et commun d'analyse, à partir de critères et d'indicateurs codéfinis. » (p. 37)

■ Élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics

Expérimentation à Valenciennes
(rapport d'étude, paru en avril 2007)

■ Élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transports départementaux

Guide méthodologique
(dossier, paru en juin 2007)

■ Schémas directeurs d'accessibilité des services de transports régionaux

État d'avancement et questionnements
(rapport d'étude, paru en février 2008)

■ Schéma directeur d'accessibilité des services de transports urbains

Éléments de méthode
(dossier, paru en juin 2008)



DOCUMENT 6

Extrait de l'arrêté du 8 décembre 2014 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19-7 à R. 111-19-11 du code de la construction et de l'habitation et de l'article 14 du décret n° 2006-555 relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public situés dans un cadre bâti existant et des installations existantes ouvertes au public

Article 1

Les dispositions du présent arrêté sont prises pour l'application des dispositions des articles R. 111-19-7 à R. 111-19-11 du code de la construction et de l'habitation et de l'article 14 du décret n° 2006-555 du 17 mai 2006 susvisé. Les dispositions architecturales et les aménagements propres à assurer l'accessibilité des établissements recevant du public situés dans un cadre bâti existant et des installations existantes, avec ou sans travaux, satisfont aux obligations définies aux articles 2 à 19. Des solutions d'effet équivalent peuvent être mises en œuvre dès lors que celles-ci satisfont aux mêmes objectifs. Les dispositions des articles 5 à 19 concernant les espaces de manœuvre avec possibilité de demi-tour, les espaces de manœuvre de porte et l'espace d'usage devant les équipements ne s'appliquent pas : - pour les étages ou niveaux non accessibles aux personnes circulant en fauteuil roulant ; - dès lors que l'accès au bâtiment ne permet pas à une personne en fauteuil roulant de le franchir. Cette impossibilité d'accès au bâtiment est avérée notamment si l'espace entre le bord de la chaussée et l'entrée de l'établissement présente à la fois une largeur de trottoir inférieure ou égale à 2,8 m, une pente longitudinale de trottoir supérieure ou égale à 5 % et une différence de niveaux d'une hauteur supérieure à 17 cm entre l'extérieur et l'intérieur du bâtiment.

Article 2

Dispositions relatives aux cheminements extérieurs.

I. - Usages attendus :

Un cheminement accessible permet d'accéder à l'entrée principale, ou à une des entrées principales, des bâtiments depuis l'accès au terrain. Dès lors qu'une entrée principale ne peut pas être rendue accessible selon les dispositions prévues à l'article 4, l'accessibilité d'une entrée dissociée peut être envisagée. Cette entrée est signalée et ouverte à tous en permanence pendant les heures d'ouverture. Le choix et l'aménagement du cheminement accessible sont tels qu'ils facilitent la continuité de la chaîne du déplacement avec l'extérieur du terrain. Le cheminement accessible est le cheminement usuel, ou l'un des cheminements usuels. Le cheminement accessible permet notamment à une personne ayant une déficience visuelle ou auditive de se localiser, s'orienter et atteindre le bâtiment en sécurité et permet à une personne ayant une déficience motrice d'accéder à tout équipement ou aménagement donné à l'usage. Les caractéristiques d'un cheminement accessible sont définies au II ci-après. Lorsqu'il existe plusieurs cheminements, le ou les cheminements accessibles sont signalés de manière adaptée. Les principaux éléments structurants du cheminement sont repérables et détectables par les personnes ayant une déficience visuelle. Lorsque le cheminement courant se fait par un plan incliné, celui-ci offre des caractéristiques minimales définies au II ci-après. Lorsque les caractéristiques du terrain ne permettent pas la réalisation d'un cheminement accessible depuis l'extérieur du terrain, un espace de stationnement adapté tel que défini à l'article 3 est prévu à proximité d'une entrée accessible du bâtiment et se trouve relié à celle-ci par un cheminement accessible.

II. - Caractéristiques minimales :

Les cheminements extérieurs accessibles aux personnes handicapées répondent aux dispositions suivantes :

1° Repérage et guidage :

Une signalisation adaptée est mise en place à l'entrée du terrain de l'opération, à proximité des places de stationnement pour le public, ainsi qu'en chaque point d'un cheminement accessible où un choix d'itinéraire est donné à l'utilisateur. Les éléments de signalisation répondent aux exigences définies à l'annexe 3. Le revêtement d'un cheminement accessible présente un contraste visuel et tactile par rapport à son environnement permettant sa détection à la canne ou au pied. A défaut, le cheminement comporte sur toute sa longueur un repère continu, tactile, pour le guidage à l'aide d'une canne d'aveugle, et visuellement contrasté par rapport à son environnement pour faciliter le guidage des personnes malvoyantes. Dès lors que des bandes de guidage sont installées, elles respectent les dispositions décrites en annexe 6. Les spécifications de la norme NF P 98-352:2014 sont réputées satisfaire à ces exigences.

2° Caractéristiques dimensionnelles :

a) Profil en long :

Le cheminement accessible est horizontal et sans ressaut. Pentes : Lorsqu'une dénivellation ne peut être évitée, un plan incliné de pente inférieure ou égale à 6 % est aménagé afin de la franchir. Les valeurs de pentes suivantes sont tolérées exceptionnellement :

- jusqu'à 10 % sur une longueur inférieure ou égale à 2 m ;
- jusqu'à 12 % sur une longueur inférieure ou égale à 0,50 m.

Palier de repos : Un palier de repos est nécessaire en haut et en bas de chaque plan incliné, quelle qu'en soit la longueur. En cas de plan incliné de pente supérieure ou égale à 5 %, un palier de repos est nécessaire tous les 10 m. Les caractéristiques dimensionnelles du palier sont définies à l'annexe 2. Ressaut : Lorsqu'il ne peut être évité, un faible écart de niveau peut être traité par un ressaut à bord arrondi ou muni d'un chanfrein et dont la hauteur est inférieure ou égale à 2 cm. Cette hauteur maximale peut toutefois être portée à 4 cm si le ressaut comporte sur toute sa hauteur une pente ne dépassant pas 33 %. La distance minimale entre deux ressauts successifs est de 2,50 m. Ces ressauts successifs sont séparés par des paliers de repos. Les pentes créées comportant plusieurs ressauts successifs, dits « pas d'âne », sont interdites. Un plan incliné ne présente pas de ressaut, ni en haut ni en bas.

b) Profil en travers :

Largeur de passage : La largeur minimale du cheminement accessible est de 1,20 m libre de tout obstacle, sans préjudice des prescriptions prévues par le règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public. Lorsqu'un rétrécissement ponctuel ne peut être évité, la largeur minimale du cheminement peut, sur une faible longueur, être comprise entre 0,90 m et 1,20 m de manière à permettre le passage d'une personne en fauteuil roulant.

Dévers : Le cheminement est conçu et mis en œuvre de manière à éviter la stagnation d'eau. Lorsqu'un dévers est nécessaire, il est inférieur ou égal à 3 %.

c) Espaces de manœuvre et d'usage pour les personnes circulant en fauteuil roulant :

Un espace de manœuvre avec possibilité de demi-tour est nécessaire en chaque point du cheminement accessible où un choix d'itinéraire est donné à l'utilisateur. De même, un espace de manœuvre avec possibilité de demi-tour est nécessaire au droit du système de contrôle d'accès des portes d'entrée desservies par un cheminement accessible. Un espace de manœuvre de porte est nécessaire de part et d'autre de chaque porte ou portillon situé le long du cheminement, à l'exception des portes et des portillons automatiques coulissants dès lors

qu'est prévue la détection de toute personne avant le passage de la porte et son passage de la porte en toute sécurité, des portes et des portillons ouvrant uniquement sur un escalier et des portes des sanitaires, des douches et des locaux non adaptés. Un espace d'usage est nécessaire devant chaque équipement ou aménagement situé le long d'un cheminement afin d'en permettre l'atteinte et l'usage. Les caractéristiques dimensionnelles de ces différents espaces sont définies à l'annexe 2.

3° Sécurité d'usage :

Le sol ou le revêtement de sol du cheminement accessible est non meuble, non glissant, non réfléchissant et sans obstacle à la roue. Les trous et fentes situés dans le sol d'un cheminement accessible ont une largeur ou un diamètre inférieur ou égal à 2 cm. Un cheminement accessible est libre de tout obstacle. Afin d'être repérables et d'éviter le danger de choc, les éléments éventuels qui ne peuvent pas être mis en dehors du cheminement accessible doivent répondre aux exigences suivantes :

- s'ils sont suspendus au-dessus du cheminement, laisser un passage libre d'au moins 2,20 m de hauteur au-dessus du sol ;

- s'ils sont implantés sur le cheminement accessible, quelle que soit leur hauteur, ou en saillie latérale de plus de 15 cm sur le cheminement, comporter un élément de contraste visuel par rapport à leur environnement immédiat et un rappel tactile ou un prolongement au sol.

Afin d'être repérables et d'éviter le danger de choc, lors de leur installation ou lorsque des travaux sont réalisés sur le cheminement, les éléments suspendus en porte à faux ou en saillie latérale de plus de 15 cm qui ne peuvent pas être mis en dehors du cheminement accessible sont accompagnés de dispositifs permettant de prévenir du danger de choc. Ces dispositifs permettant de prévenir du danger de choc sont situés dans la zone de balayage d'une canne de détection, présentent des angles arrondis et ne présentent pas d'arête vive. Les caractéristiques techniques de ce dispositif sont décrites en annexe 4. Afin de pouvoir être détectés par les personnes aveugles ou malvoyantes, le mobilier, les bornes et les poteaux remplacés ou installés lors de travaux concernant un cheminement, respectent les dispositions de l'annexe 5. Lorsqu'un cheminement accessible est bordé à une distance inférieure à 0,90 m par une rupture de niveau d'une hauteur de plus de 0,40 m, un dispositif de protection est implanté afin d'éviter les chutes. En cas de travaux réalisés sur un cheminement accessible, lorsqu'il est bordé à une distance inférieure à 0,90 m par une rupture de niveau d'une hauteur de plus de 0,25 m, un dispositif de protection est implanté afin d'alerter les personnes du risque de chute. Lorsqu'un escalier est situé dans un espace de circulation, la partie située en dessous de 2,20 m, si elle n'est pas fermée, est visuellement contrastée, comporte un rappel tactile situé dans la zone de balayage d'une canne de détection et est réalisée de manière à prévenir les dangers de chocs pour des personnes aveugles ou malvoyantes. Les parois vitrées situées sur les cheminements ou en bordure immédiate de ceux-ci sont repérables par des personnes de toutes tailles à l'aide d'éléments visuels contrastés par rapport à l'environnement immédiat et visibles de part et d'autre de la paroi. Toute volée d'escalier comportant trois marches ou plus répond aux exigences applicables aux escaliers visées à l'article 7-1, à l'exception des dispositions concernant l'éclairage. Toute volée d'escalier comportant moins de trois marches répond aux exigences applicables aux escaliers visées au 2° du II de l'article 7-1, à l'exception de la disposition concernant l'éclairage. Lors de l'installation et du remplacement du dispositif d'éveil à la vigilance prévu à l'article 7-1, celui-ci respecte les dispositions décrites en annexe 7. Les spécifications de la norme NF P 98-351:2010 sont réputées satisfaire à ces exigences. Lorsqu'un cheminement accessible croise un itinéraire emprunté par des véhicules, la covisibilité entre les conducteurs des véhicules et les piétons est garantie afin de permettre à chacun de pouvoir évaluer la possibilité de franchir le croisement sans risque de collision. Pour cela, le cheminement comporte au droit de ce croisement :

- un élément permettant l'éveil de la vigilance des piétons. En cas de travaux, il est installé un élément respectant les dispositions décrites en annexe 7. Les spécifications de la norme NF P 98-351:2010 sont réputées satisfaire à ces exigences ;
- un marquage au sol et une signalisation qui indiquent également aux conducteurs des véhicules qu'ils croisent un cheminement pour piétons ;
- si nécessaire et en cas de travaux, un dispositif complétant voire élargissant le champ de vision.

Le cheminement accessible comporte un dispositif d'éclairage répondant aux exigences définies à l'article 14. Lors de leur installation ou de leur renouvellement, les feux tricolores installés sur les espaces extérieurs de l'établissement sont équipés de répéteurs de phase respectant les dispositions décrites en annexe 8. Les spécifications de la norme NF S 32-002:2004 sont réputées satisfaire à ces exigences.

(...)

Article 4

Dispositions relatives aux accès à l'établissement ou l'installation.

I. - Usages attendus :

Le niveau d'accès principal à chaque bâtiment où le public est admis est accessible en continuité avec le cheminement extérieur accessible. Tout dispositif visant à permettre ou restreindre l'accès au bâtiment ou à se signaler au personnel doit pouvoir être repéré, atteint et utilisé par une personne handicapée. L'utilisation du dispositif doit être la plus simple possible.

II. - Caractéristiques minimales :

Pour l'application du I du présent article, l'accès au bâtiment ou à des parties de l'établissement répond aux dispositions suivantes :

1° L'accès est horizontal et sans ressaut :

Lorsqu'il ne peut être évité, un faible écart de niveau peut être traité par un ressaut à bord arrondi ou muni d'un chanfrein et dont la hauteur est inférieure ou égale à 2 cm. Cette hauteur peut être portée à 4 cm si le ressaut comporte sur toute sa hauteur une pente ne dépassant pas 33 %.

Lorsqu'une dénivellation ne peut être évitée, une rampe respectant les valeurs de pente indiquées au a du 2° du II de l'article 2 notamment lorsque cette rampe est en cours d'utilisation, est aménagée afin de la franchir. Cette rampe est, par ordre de préférence :

- une rampe permanente, intégrée à l'intérieur de l'établissement ou construite sur le cheminement extérieur de l'établissement ;
- une rampe inclinée permanente ou posée avec emprise sur le domaine public. L'espace d'emprise permet alors les manœuvres d'accès d'une personne en fauteuil roulant ;
- une rampe amovible, qui peut être automatique ou manuelle.

Une rampe permettant de traiter un dénivelé présent à l'accès du bâtiment présente les caractéristiques suivantes :

- supporter une masse minimale de 300 kg ;
- être suffisamment large pour accueillir une personne en fauteuil roulant ;
- être non glissante ;
- être contrastée par rapport à son environnement ;
- être constituée de matériaux opaques.

Une rampe permanente ou posée ne présente pas de vides latéraux. Une rampe amovible est stable et assortie d'un dispositif permettant à la personne handicapée de signaler sa présence au personnel de l'établissement, tel qu'une sonnette. Ce dispositif de signalement répond aux critères suivants :

- être situé à proximité de la porte d'entrée ;
- être facilement repérable ;
- être visuellement contrasté vis-à-vis de son support ;
- être situé au droit d'une signalisation visuelle, tel qu'un panneau, pour expliciter sa signification ;
- comporter un système indiquant son bon état de fonctionnement, dans le cas d'une rampe amovible automatique ;
- être situé à une hauteur comprise entre 0,90 m et 1,30 m, mesurés depuis l'espace d'emprise de la rampe et à plus de 0,40 m d'un angle rentrant de parois ou de tout autre obstacle à l'approche d'un fauteuil roulant.

L'utilisateur est informé de la prise en compte de son appel. Les employés de l'établissement sont formés à la manipulation et au déploiement de la rampe amovible.

2° Repérage :

Les entrées principales du bâtiment sont facilement repérables et détectables par des éléments architecturaux ou par un traitement utilisant des matériaux différents ou visuellement contrastés. S'il est prévu, le numéro ou la dénomination du bâtiment est situé à proximité immédiate de la porte d'entrée. Tout dispositif visant à permettre ou restreindre l'accès au bâtiment ou à se signaler au personnel est facilement repérable visuellement par un contraste visuel ou une signalétique répondant aux exigences définies à l'annexe 3, et n'est pas situé dans une zone sombre.

3° Atteinte et caractéristiques minimales :

Les systèmes de communication entre le public et le personnel ainsi que les dispositifs de commande manuelle mis à la disposition du public répondent aux exigences suivantes :

- être situés à plus de 0,40 m d'un angle rentrant de parois ou de tout autre obstacle à l'approche d'un fauteuil roulant ;
- être situés à une hauteur comprise entre 0,90 m et 1,30 m.

Le système d'ouverture des portes est utilisable en position « debout » comme en position « assis ». Lorsqu'il existe un dispositif de déverrouillage électrique, il permet à toute personne à mobilité réduite d'atteindre la porte et d'entamer la manœuvre d'ouverture avant que la porte ne soit à nouveau verrouillée. Le bouton de déverrouillage de la porte présente un contraste visuel et tactile par rapport à son environnement. Les éléments d'information relatifs à l'orientation dans le bâtiment répondent aux exigences définies à l'annexe 3. Tout signal lié au fonctionnement d'un dispositif d'accès est sonore et visuel. S'il existe un contrôle d'accès à l'établissement, le système permet à des personnes sourdes ou malentendantes ou à des personnes muettes de signaler leur présence au personnel et d'être informées de la prise en compte de leur appel. En particulier et en l'absence d'une vision directe de ces accès par le personnel, les appareils d'interphonie sont munis d'un système permettant au personnel de l'établissement de visualiser le visiteur.

Lors de leur installation ou de leur renouvellement, les appareils d'interphonie comportent :

- une boucle d'induction magnétique respectant les dispositions décrites en annexe 9. Les spécifications de la norme NF EN 60118-4:2007 sont réputées satisfaire à ces exigences ;
- un retour visuel des informations principales fournies oralement.

(...)

Élaboration conjointe d'un PAVE et d'un PDD : l'exemple de Communay

Pour la municipalité de Communay, la réalisation du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) a été l'occasion d'élargir la réflexion à une autre thématique, celle des déplacements, avec la volonté de favoriser avant tout les circulations à pied, à vélo et l'usage des transports collectifs.

Elle s'est ainsi engagée dans une démarche d'élaboration conjointe d'un PAVE et d'un plan de mobilité qu'elle a appelé "Plan de Déplacements Durables" (PDD).

Le contexte

La ville de Communay

Commune péri-urbaine d'environ 4 000 habitants, Communay se situe sur la rive gauche de la vallée du Rhône, entre les villes de Lyon (à 20 km) et de Vienne (à 11 km).

Le centre bourg, caractérisé par une urbanisation compacte, s'organise autour d'une rue centrale regroupant l'essentiel des commerces et services de la commune. La périphérie présente quant à elle un tissu plus lâche, du fait d'une urbanisation sous forme de lotissements pavillonnaires. Elle concentre plusieurs équipements (écoles, collège, salle polyvalente...), pour la plupart localisés le long de la RD150, axe structurant de la commune.



Source : CETE de Lyon

Un centre bourg à l'urbanisation plus dense, structuré autour d'espaces publics tel le parvis de la mairie.



Source : Mairie de Communay

En périphérie du centre bourg de Communay, un tissu lâche caractérisé par de l'habitat individuel



Source : CETE de Lyon

Certu 2012 / 76



Liberté - Égalité - Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE L'ÉGALITÉ
DES TERRITOIRES
ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Le PDD, une démarche volontaire

Si la réalisation d'un PAVE constitue une obligation réglementaire pour chaque commune ou établissement public de coopération intercommunale, il n'en est pas de même pour le "PDD".

C'est ainsi une démarche volontaire qui a conduit la ville de Communay à associer ses réflexions sur l'accessibilité à celles sur les déplacements.

Le PDD consiste à proposer un ensemble d'actions cohérentes à mettre en œuvre, à l'échelle du territoire, pour favoriser les déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

En organisant les différents modes de circulation (piétons, vélos, transports en commun, voitures), il propose un ensemble d'aménagements favorisant un accès à la ville pour tous et un usage partagé de l'espace public urbain.

Rappel

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005, prévoit l'élaboration d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics pour chaque commune ou, le cas échéant, établissement public de coopération intercommunale.

L'objectif de ces plans est notamment de fixer « les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles ».

Le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 apporte des éléments complémentaires quant à l'élaboration de ces plans, précisant notamment qu'ils doivent être réalisés dans un délai de trois ans suivant la date de publication du décret.

La démarche : éléments de méthode et facteurs de réussite

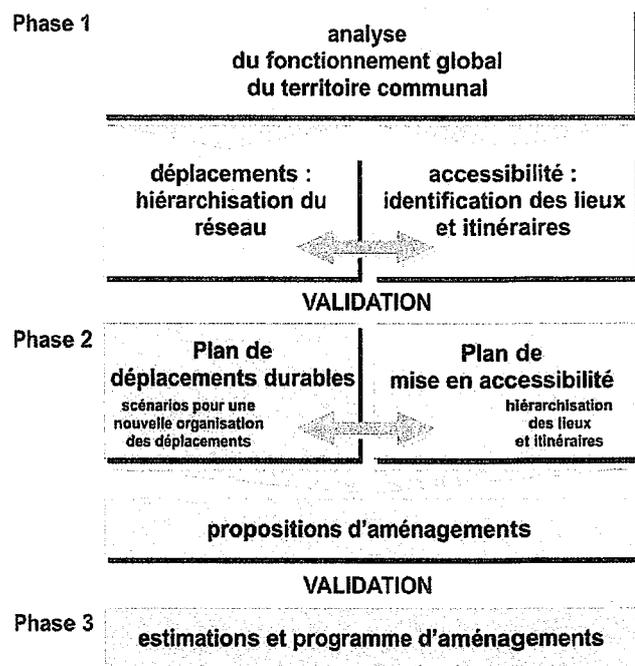
Une démarche en 3 phases

Afin de mener à bien PAVE et PDD, le CETE de Lyon, missionné par la municipalité de Communay, a retenu une organisation autour de trois phases principales :

Phase 1 : Analyse globale du territoire communal et de son fonctionnement au quotidien, avec pour objectifs d'identifier les enjeux majeurs en matière de déplacements et d'accessibilité.

Phase 2 : Élaboration conjointe des deux plans comprenant des propositions d'organisation des déplacements, de mise en place de services ou de réalisations d'aménagements (sous forme d'esquisses).

Phase 3 : Estimations financières sommaires et proposition de hiérarchisation des interventions.



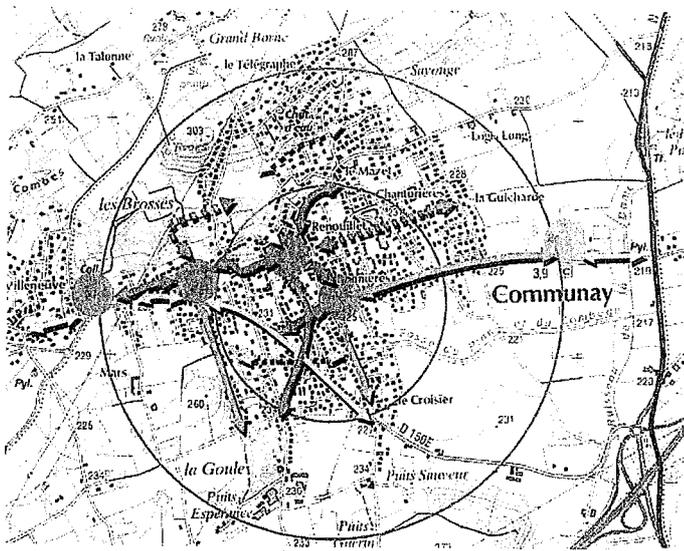
Des enjeux hiérarchisés

L'analyse du territoire communal, de son fonctionnement au quotidien et de ses besoins s'est appuyée sur des visites de terrain, des entretiens avec les acteurs locaux et sur les documents d'urbanisme (notamment le PLU).

Elle a permis de bien cerner les enjeux pour la ville de Communay, dans les domaines de l'accessibilité et des déplacements.

En matière d'accessibilité, les lieux et itinéraires de la commune ont été classés selon 3 niveaux : enjeu fort, modéré ou faible.

À titre d'exemple, parmi les lieux, le centre bourg, les écoles et le collège ont été répertoriés au niveau le plus élevé et bénéficieront donc d'une intervention prioritaire.

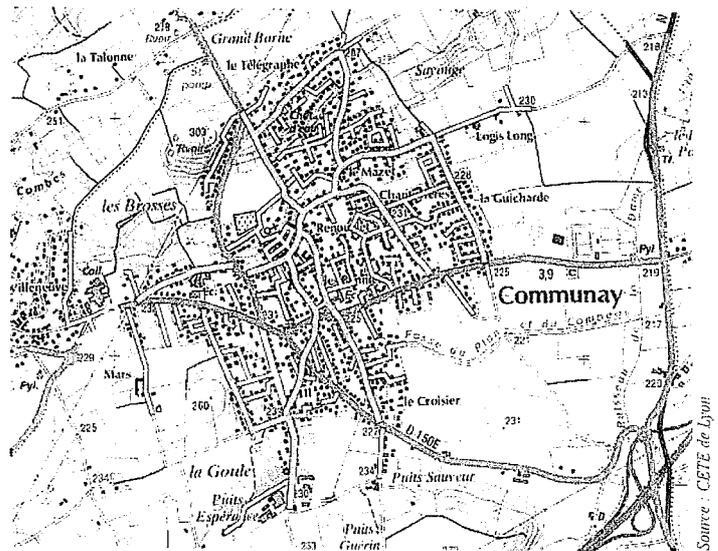


Mise en évidence des lieux et itinéraires à enjeux d'accessibilité, existants (traits pleins) ou à créer (traits pointillés). La couleur rouge symbolise un enjeu d'accessibilité fort et donc prioritaire.

Le réseau routier a été hiérarchisé, avec pour objectif la clarification du service que chaque voie devait rendre en terme d'usage et de fonction.

Les besoins de l'ensemble des usagers, qu'ils soient automobilistes, cyclistes ou piétons, ont été pris en compte.

Trois typologies de voies ont au final été identifiées : liaisons intercommunales, dessertes inter-quartiers, dessertes locales.



Mise en évidence de liaisons inter-quartiers (en jaune) et locales (en blanc) pouvant à terme faire l'objet d'un aménagement en zone 30 ou en zone de rencontre.

Une programmation des aménagements inscrite dans un calendrier plus général

Le PAVE de Communay identifie des orientations générales pour la mise en accessibilité de la commune. Ces lignes directrices vont guider la programmation des travaux.

Certaines actions, rapides à mettre en œuvre et peu coûteuses, peuvent être réalisées sans délai par les services techniques comme la surélévation des panneaux de signalisation de police implantés trop bas, le repositionnement des arceaux et autres mobiliers qui entravent le cheminement des piétons, la gestion des poubelles qui encombrant les trottoirs, la réalisation d'abaissés de trottoirs (il y a en très peu aujourd'hui), la pose de bandes d'éveil de vigilance...

Mais pour les interventions plus lourdes, l'étude ne propose volontairement pas un calendrier précis. En effet, les travaux projetés devront s'inscrire dans une planification plus générale intégrant des préoccupations plus globales (ou tout simplement complémentaires) comme celles portant sur l'urbanisme (futurs équipements publics, densification des commerces, construction nouvelle d'habitats...), la requalification souhaitée de

certains espaces publics, les travaux courants de réfection, ceux d'entretien des réseaux souterrains, la mise en conformité de l'accessibilité des établissements recevant du public (ERP) ou encore le développement des réseaux de transport collectif...

Il est donc important que la municipalité s'approprie le document pour décider elle-même d'une programmation cohérente avec l'ensemble des projets communaux.

Des acteurs mobilisés

La réussite d'une telle démarche repose également sur la mobilisation et l'implication des différents acteurs. Dans le cas de Communay, le portage politique a été très fort. À cela se sont ajoutées une bonne connaissance des thématiques de la part de l'équipe municipale ainsi que l'existence d'une commission «accessibilité et déplacements» dans la commune.

Cette commission, composée d'habitants, de personnes âgées, d'associations de commerçants, d'associations de cyclistes et de piétons, de représentants de personnes handicapées, ainsi que d'élus, a été particulièrement motrice dans cette démarche.

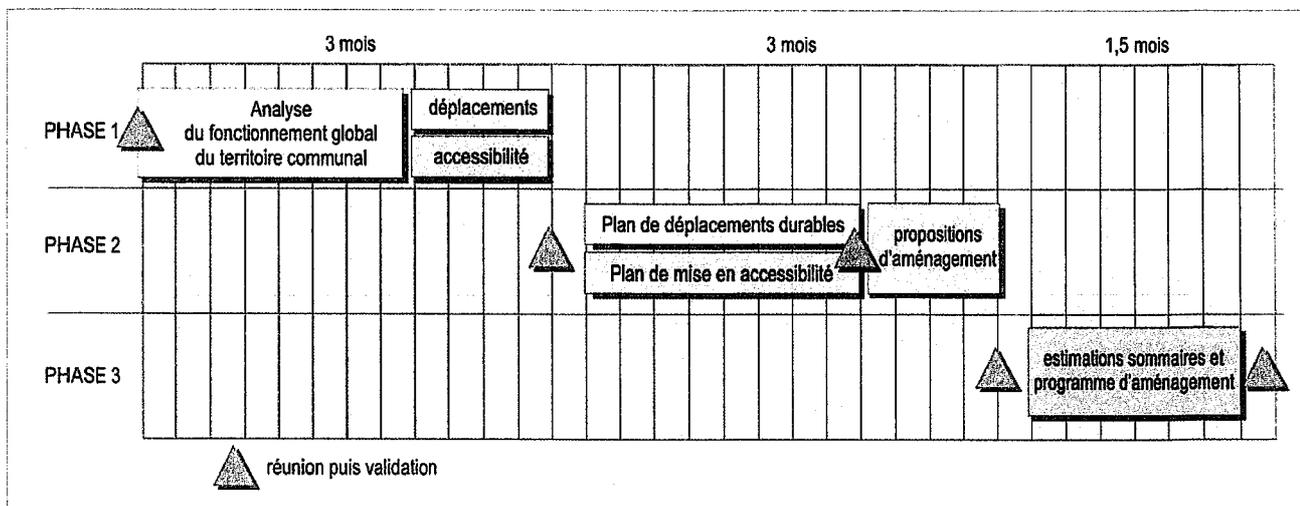
En exposant au CETE de Lyon son ressenti sur l'insécurité routière et les dysfonctionnements en termes de déplacements, elle a notamment contribué à déterminer les besoins des habitants de Communay.

De plus, systématiquement sollicitée lors des présentations des différentes phases d'étude, elle a participé à la validation des solutions d'aménagement retenues.

Un calendrier maîtrisé

Entreprise fin 2008, cette démarche de réalisation conjointe d'un PAVE et d'un PDD a été menée sur une année.

Chaque phase a débuté par une réunion de lancement et s'est achevée par une réunion de validation avec la commission « accessibilité et déplacements ».



Plusieurs étapes de validation avec la municipalité et les usagers ont été intégrées dans le calendrier de l'étude.

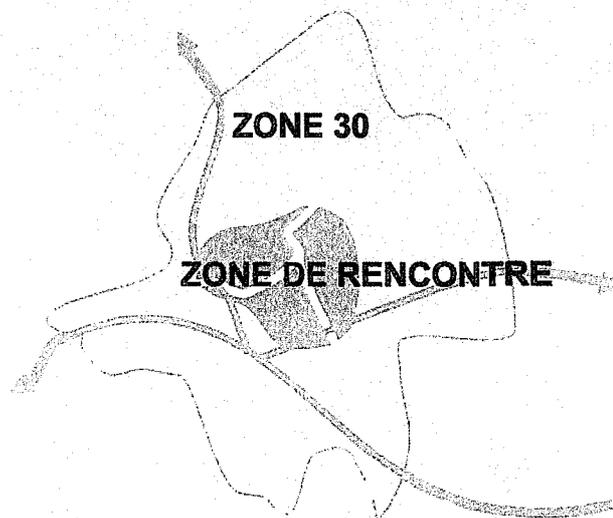
L'intérêt de l'élaboration conjointe des deux plans

Une démarche globale et cohérente, un plan d'actions durables

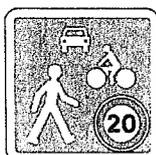
Le PAVE de Communay, seul, aurait eu pour résultats de préconiser les aménagements nécessaires à la mise en conformité de la voirie et des espaces publics par rapport aux exigences d'accessibilité. Ce qui est sa vocation.

L'association avec le PDD a conduit à des propositions plus globales, comme celle de transformer à terme tout Communay en zone 30 (sauf quelques portions de la RD 150 et de la RD 150E) et de réaménager l'ensemble du centre bourg en une zone de rencontre, en intégrant là aussi les exigences d'accessibilité.

L'élaboration simultanée de ces deux plans a ainsi apporté des réponses plus complètes, plus intégrées, en phase avec les préoccupations parfois conflictuelles auxquelles les collectivités locales sont confrontées en matière d'urbanisme, de transports et d'aménagements.



Le centre bourg devient une zone de rencontre afin de favoriser la vie locale et le partage de la voirie par tous les usagers.



La zone de rencontre est une zone de circulation apaisée à mi-chemin entre l'aire piétonne et la zone 30.

Les piétons peuvent circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules.

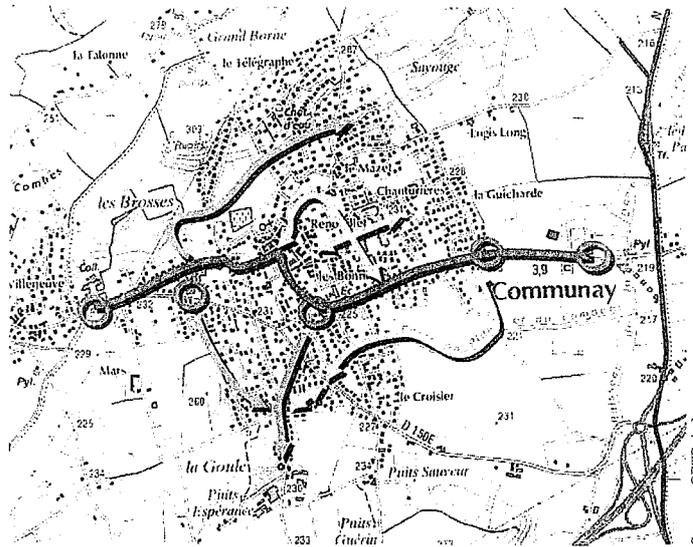
La vitesse de ces derniers est limitée à 20 km/h.

Une trame "modes doux" comme base de la nouvelle organisation des déplacements

Afin de favoriser les déplacements à vélo ou à pied, une trame "modes doux" a été proposée pour répondre aux besoins de ces usagers et développer une autre façon de se déplacer sur la commune.

Elle s'appuie sur des infrastructures existantes, telles que des bandes/pistes cyclables ou des chemins piétonniers, mais préconise également la création de liaisons nouvelles. Elle vise une irrigation du territoire via des itinéraires sécurisés et clairement identifiables (signalisation spécifique et actions de communication prévues).

Il faut souligner que c'est à partir de cette trame "piétons/cycles", qui intègre les demandes et besoins des "plus vulnérables", que l'organisation des déplacements de l'ensemble des modes a ensuite été réfléchi.

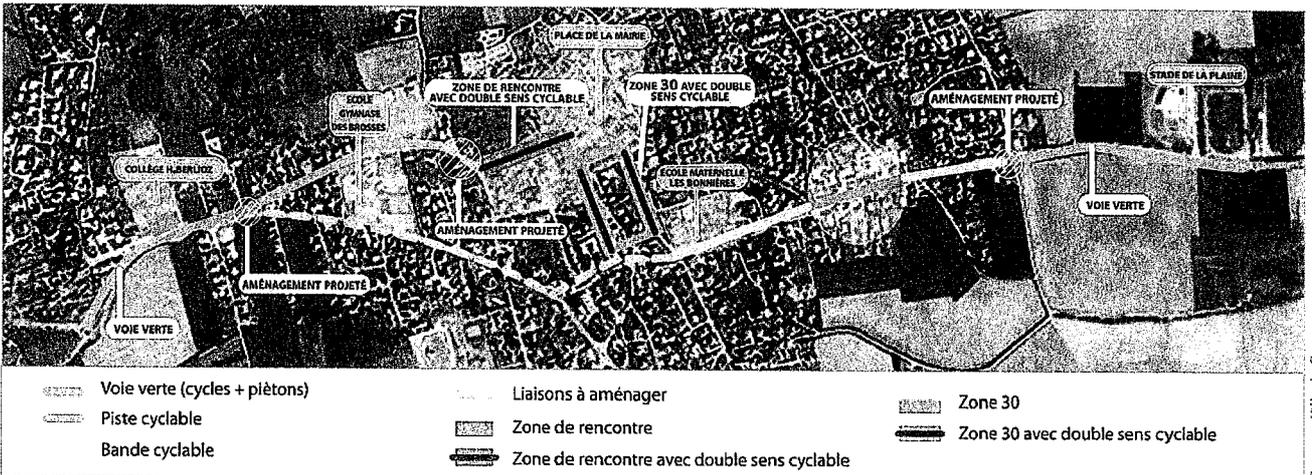


L'axe structurant la trame mode doux (en vert foncé) s'appuie sur des infrastructures existantes. De nouveaux itinéraires (en vert clair et en jaune) sont également proposés afin de favoriser les liaisons inter-quartiers.

Source : CETE de Lyon

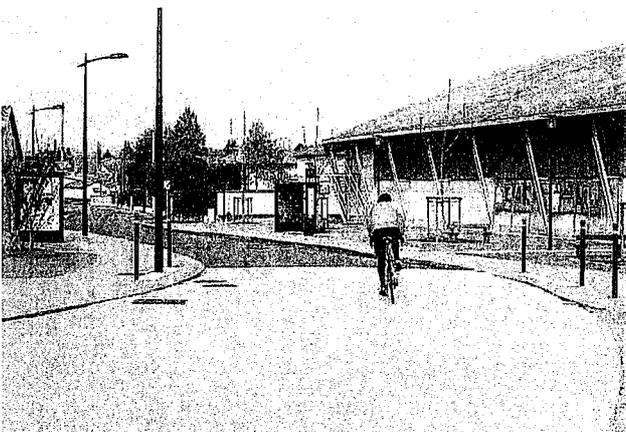
L'axe structurant de cette trame parcourt la ville d'Est en Ouest, reliant le stade au collège Hector Berlioz, en passant par le centre bourg et les différentes écoles. Il est, comme la majorité de la trame "modes doux", calé sur les lieux et itinéraires à enjeux d'accessibilité.

Point fort, la réalisation conjointe du PAVE et du PDD a permis d'optimiser le choix des aménagements à réaliser.



Source : Ville de Communay

Zoom sur l'axe structurant de la trame modes doux. Appropriation de la démarche par les élus et traduction sur l'axe par la programmation d'"investissements" "lourds" et "légers" aux côtés d'aménagements plus anciens.



Source : CETE de Lyon

Sur la RD 150, forte restructuration du carrefour au droit de l'école des Brosse : surélévation de la chaussée, suppression des feux, rétablissement de la priorité à droite.



Source : Ville de Communay

Ici amélioration de l'existant par suppression du marquage axial, création d'une bande cyclable sur la chaussée et d'une piste cyclable au niveau du trottoir en remplacement d'un ruban d'espace vert.



Source : Mairie de Communay

Réutilisation d'aménagements plus anciens.

L'itinéraire cyclable bidirectionnel qui avait été créé sur la chaussée par neutralisation d'un sens de circulation automobile, est intégré aujourd'hui à l'axe structurant de la trame modes doux et participe ainsi à la continuité des circulations.

Une recherche de compromis

Favoriser l'accessibilité pour certains peut générer des contraintes en matière de déplacements pour d'autres. Grâce à la commission «accessibilité et déplacements», les différents usagers, qu'ils soient automobilistes, cyclistes, piétons valides ou à mobilité réduite, ont pu échanger sur leurs attentes.

Leurs témoignages ont permis une meilleure compréhension réciproque des besoins de chacun, conduisant ainsi à des compromis dans le choix des solutions d'aménagements.

Certaines ont d'ailleurs été testées sur le terrain avant d'être validées. Concertation et pédagogie se sont révélées, comme souvent, de formidables gages de réussite.

Une mutualisation des études

La réalisation de différents plans d'aménagement ou schémas directeurs requiert inévitablement des études préalables. Elaborer conjointement plusieurs d'entre eux permet de mutualiser ces études.

À noter que de telles réflexions transversales, croisant diverses problématiques, sont adaptées à toutes communes quelles que soient leurs caractéristiques géographiques, morphologiques ou encore démographiques.

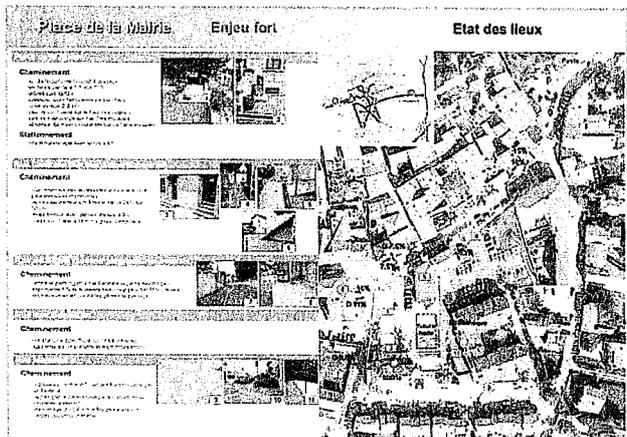
Dans le cas de la ville de Communay, l'analyse du fonctionnement global du territoire communal a servi de base au travail pour les propositions d'interventions, à la fois du PAVE et du PDD, rentabilisant ainsi temps et argent.

Les propositions d'aménagements

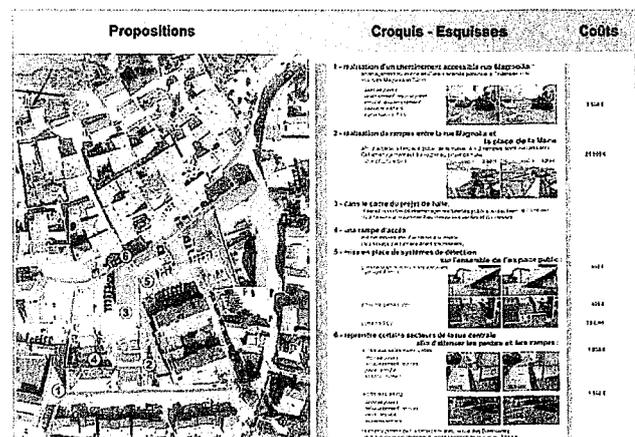
Des fiches par secteurs

Les livrables de l'étude comportent des planches synthétiques qui présentent par secteur :

- le diagnostic réalisé ;
- les propositions d'interventions suggérées ;
- des esquisses d'aménagements et une estimation sommaire des coûts.



Source : CETE de Lyon



Source : CETE de Lyon

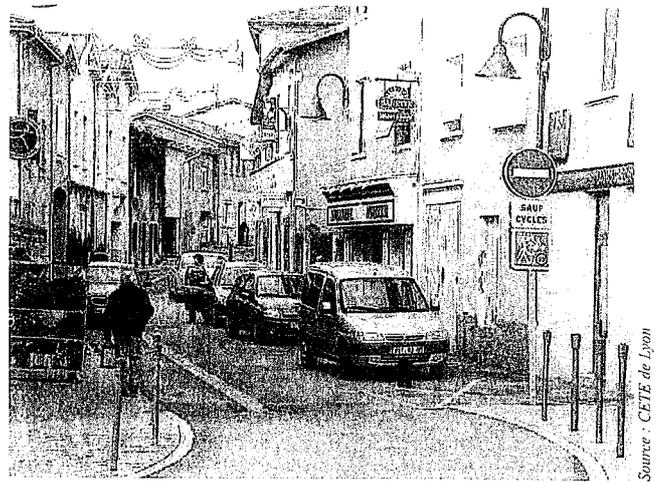
Priorité aux piétons dans le centre bourg

Parmi les actions phares retenues, celle de transformer en zone de rencontre le centre bourg, anciennement en zone 30.

Cette opération est aujourd'hui réalisée.

L'abaissement de la vitesse autorisée ainsi que la suppression des potelets et îlots ont favorisé une plus grande appropriation de la voirie par les piétons, tout en légitimant des pratiques en partie déjà existantes.

Elle a également permis de supprimer la prééminence de la voiture et d'améliorer en cela la qualité de vie locale ainsi que le maintien et le développement des commerces de proximité.



L'axe commerçant du centre bourg devient une zone de rencontre avec mise en place d'un double-sens cyclable.

Source : CETE de Lyon

D'une façon générale, partage et sécurisation de l'espace public

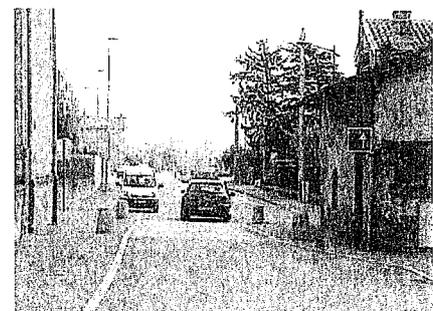
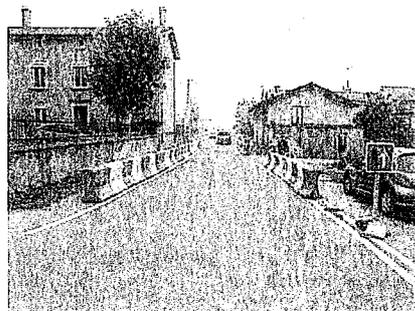
Autre exemple d'actions proposées, le traitement de la "route de Marennes", section de la RD 150 à l'Est de Communay.

Celle-ci constitue un axe structurant de la commune, qui concentre de nombreux équipements comme le stade, la salle polyvalente ou encore plusieurs écoles.

Suite aux études réalisées dans le cadre du PDD, elle a été identifiée comme une liaison intercommunale, support de déplacements locaux et de transit. L'objectif affiché a été d'en conforter le rôle de desserte inter-quartiers.

Ainsi, afin de favoriser le partage de la voirie par tous les usagers, la géométrie de l'axe a été modifiée par endroits. Deux écluses avec alternat des véhicules ont été mises en place. Ces aménagements ont fait l'objet d'une période test avant la réalisation des travaux définitifs, ce qui a permis leur validation par les différents usagers. Plus à l'ouest, devant l'école des Brosses, c'est un plateau traversant, réalisé dans un matériau contrasté, qui a été mis en place.

Ces différents aménagements ont contribué à la réduction des vitesses pratiquées sur la route de Marennes, à la création et à l'élargissement d'espaces dédiés aux piétons, à une meilleure visibilité réciproque des usagers, et donc à un meilleur partage de la voirie par tous.



Les aménagements réalisés sur la route de Marennes (photos avant - pendant la période de test - après) illustrent la volonté de la commune de redonner leur place à tous les usagers.

Sources : Ville de Communay et CETE de Lyon

Mise aux normes accessibilité des arrêts transports collectifs

Communay est desservie par plusieurs arrêts de transports collectifs (utilisés par les bus, la navette vers gare et le ramassage scolaire) tous globalement situés à moins de 500 m des équipements et des habitations, soit à moins de 5 minutes à pied.

Ceci est très favorable à la complémentarité des déplacements à pied et en transports collectifs.

Néanmoins, encore faut-il que leur accessibilité soit assurée, pour permettre la continuité de la chaîne des déplacements.

L'étude menée pointe la nécessité de se rapprocher des Autorités Organisatrices de Transports (AOT), Conseil Général et Région, pour la mise en cohérence du PAVE avec les différents Schémas Directeurs d'Accessibilité (SDA).

Elle préconise entre autre le déplacement d'un arrêt.

La ville de Communay dispose aujourd'hui d'un **document de référence** sur lequel elle s'appuie systématiquement pour programmer de façon cohérente et sur plusieurs années l'ensemble de ses aménagements et actions sur la voirie.

Il est l'aboutissement d'une **réflexion basée sur la promotion des mobilités douces**.

L'association PDD et PAVE a nécessité d'aborder la question des déplacements sous l'angle premier des personnes handicapées et **replace donc le piéton au cœur du système de mobilité**. Cette approche conduit à des aménagements partagés par tous, pour une ville conciliant urbanité, déplacements facilités, vie locale, équité sociale et convivialité.

Pour en savoir plus

- ⊙ Plan de Déplacements Durables et Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics de la ville de Communay : **note méthodologique**.
CETE de Lyon, novembre 2008.
- ⊙ Plan de Déplacements Durables et Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics de la ville de Communay : **analyse du fonctionnement du territoire communal et identification des enjeux majeurs en matière de déplacements et d'accessibilité**.
CETE de Lyon, septembre 2009.
- ⊙ Plan de Déplacements Durables et Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics de la ville de Communay : **réalisation conjointe des deux plans avec propositions d'aménagements**.
CETE de Lyon, janvier 2010

© Certu 2012
La reproduction
totale ou partielle
du document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu.

Dossiers
ISSN : 0247-1159

Antoine Jardot
DADT - VIA
CETE Normandie Centre
02 35 68 89 33

AUTEURS DE LA FICHE

Émilie Vignon - CETE de Lyon
emilie.vignon@developpement-durable.gouv.fr
Catia Rennesson - CETE de Lyon - 04 74 27 51 31
catia.rennesson@developpement-durable.gouv.fr

REMERCIEMENTS

Gilles Garnaudier - Adjoint au Maire de Communay - 04 72 49 80 60
environnement@communay.fr

Pierre Boillon
Chargé de mission "Voirie pour une ville durable" - CERTU/VOI
04 72 74 58 32
pierre.boillon@developpement-durable.gouv.fr

VOTRE CONTACT AU CERTU

Sylvette Balay
04 72 74 58 61
sylvette.balay@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat : 04 72 74 59 61
voi.certu@developpement-durable.gouv.fr

VOTRE CONTACT AU CETE DE LYON

Alain De Nayer
Pilote de l'étude
04 74 27 51 20
alain.de-nayer@developpement-durable.gouv.fr

DOSSIER : Accessibilité : l'échéance de 2015 (officiellement) maintenue

Dossier publié à l'adresse <http://www.lagazettedescommunes.com/291629/accessibilite-des-transport-un-decret-sur-les-sda-adap/>

ACCESSIBILITÉ

Accessibilité des transports : un décret sur les SDA-Ad'Ap

Catherine Maisonneuve | Actualité club Technique | Dossiers d'actualité | Publié le 07/11/2014 | Mis à jour le 11/02/2015

L'Ordonnance du 26 septembre 2014 a créé les schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée (SDA-Ad'Ap). Un décret publié le 6 novembre fixe les conditions de leur mise en œuvre. Décryptage.

L'article 7 de l'Ordonnance du 26 septembre 2014 ^[1] a ajouté les articles L. 1112-2-1 à L. 1112-2-4 au code des transports. Ils donnent aux autorités organisatrices de transport (AOT ^[2]) qui n'ont pas élaboré de schéma directeur d'accessibilité (SDA ^[3]) et à l'Etat, la possibilité d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'Ap).

Contrairement aux Ad'Ap des établissements recevant du public, ils ne sont pas obligatoires.

L'agenda comporte une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité et prévoit les modalités et la programmation ainsi que le financement correspondant. Il précise les points d'arrêt identifiés comme prioritaires, les dérogations sollicitées en cas d'impossibilité technique avérée et les mesures de substitution prévues dans ces derniers cas.

Le décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 ^[4] détermine le contenu et conditions d'approbation de ces SDA-Ad'Ap.

1 – Les points d'arrêt prioritaires

Le projet de SDA-Ad'Ap comporte, pour chacun des points d'arrêt prioritaires (Lire Accessibilité des transports : un décret fixe les points d'arrêt prioritaires ^[5]), les engagements pris par les maîtres d'ouvrage pour réaliser les aménagements nécessaires à la mise en accessibilité qui leur incombent et les financements correspondants. Ces maîtres d'ouvrage et financeurs cosignent le projet. Lorsque ces engagements font défaut, le projet indique les mesures nécessaires et les personnes susceptibles d'en assurer la charge.

2 – La partie descriptive du dossier

Le dossier de demande de SDA-Ad'Ap comprend une partie descriptive avec, notamment :

- la description du réseau ou des réseaux de transport public de voyageurs, en identifiant, s'il y a lieu, les lignes structurantes et pour l'Ile-de-France les lignes prioritaires ;
- la description du matériel roulant accessible qui y est affecté et les lignes dotées de ce matériel roulant accessible ;
- l'accessibilité des points d'arrêt et, pour les gares et autres points d'arrêt d'un service de transport de voyageurs ferroviaire, celle de leurs bâtiments et installations ;
- la liste des points d'arrêt prioritaires, les caractéristiques associées à ces points d'arrêt et les travaux à mener pour les rendre accessibles ;
- les demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique avérée, assorties de toutes pièces permettant d'en apprécier le bien-fondé et de la présentation des mesures de substitution envisagées et pour les établissements recevant du public, la liste des points susceptibles de faire l'objet de la demande de dérogation.

3 – La programmation du dossier

Le dossier de demande de SDA-Ad'Ap comprend un volet sur la programmation et le financement.

La programmation présente, sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période, le début et la fin prévisionnels des actions de mise en accessibilité de chaque point d'arrêt prioritaire et les engagements des maîtres d'ouvrage, ou à défaut, les actions nécessaires et les personnes qui sont susceptibles d'en assurer la charge.

L'estimation financière de la mise en accessibilité ainsi que la répartition de ces coûts sont faites sur chaque période et sur chaque année de la première période avec les concours financiers prévus des différents financeurs, ou, à défaut, les financements nécessaires et les personnes qui pourraient y contribuer.

4 – La formation des personnels

L'Ordonnance du 26 septembre 2014 a prévu un volet formation. Le dossier de demande doit comporter :

- Les modalités de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés ainsi que le calendrier de formation sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période,
- le nombre des personnes devant bénéficier de formation ainsi que la durée en nombre d'heures des actions de formation et celles d'information des usagers relatives au service de transport public accessible à toutes les formes de handicap
- ainsi que son calendrier de mise en œuvre présentant toutes les actions y concourant sur chacune des périodes et sur chacune des années de la première période.

5 – Quand plusieurs départements sont concernés

Lorsque le ou les services de transport public de voyageurs concernent plus d'un département, le SDA-Ad'Ap comporte également un préambule qui indique :

- Les orientations et les priorités, notamment géographiques et techniques, retenues pour la mise en accessibilité ainsi que les raisons de ces choix ;
- le coût de mise en accessibilité de l'ensemble du service pour chaque maître d'ouvrage ainsi que les concours apportés par les différents financeurs.

6 – L'instruction de la demande

Le projet de SDA-Ad'Ap est adressé au représentant de l'Etat dans le département, accompagné, lorsque l'AOT est une collectivité territoriale, de la délibération adoptant ce schéma.

La demande peut porter simultanément sur plusieurs SDA-Ad'Ap.

Le projet de SDA-Ad'Ap est transmis pour avis à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité qui se prononce sur le respect, par ce projet, des règles d'accessibilité et sur les demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique.

7 – La décision d'approbation

Un SDA-Ad'Ap ne peut être approuvé que si les travaux et actions prévus pour assurer l'accessibilité des points d'arrêt prioritaires des services de transport sont conformes aux règles d'accessibilité qui leur sont applicables et s'il ressort de la présentation des travaux et actions à réaliser pour l'accessibilité des bâtiments et installations associés aux points d'arrêt prioritaires des services de transport ferroviaire, qu'ils devraient permettre d'assurer la conformité aux règles d'accessibilité aux personnes handicapées qui leur sont respectivement applicables.

Le défaut de notification d'une décision sur la demande d'approbation d'un SDA-Ad'Ap à l'expiration du délai de

5 mois vaut approbation implicite et, le cas échéant, octroi implicite des dérogations pour impossibilité technique avérée sollicitées.

8 – La prorogation des délais

Les demandes de prorogation de délais sont adressées au représentant de l'Etat dans le département au plus tard trois mois avant l'expiration du délai imparti soit pour déposer le SDA-Ad'Ap, soit pour en achever l'exécution.

Le délai d'instruction de la demande de prorogation est de trois mois.

9 – Suivi de l'avancement du schéma

Les AOT doivent adresser un point de situation à l'issue de la première année et un bilan des actions effectuées à l'issue de chaque période intermédiaire.