

Accessibilité universelle, où en est-on ?



Un peu d'histoire

- Loi du 30 juin 1975 - programmation de l'accessibilité de la voirie.
- Fascicule de documentation Afnor P98-350 - Cheminements piétonniers urbain, insertion des handicapés (1988)
- Prescriptions techniques pour la voirie par décret du 31 août 1999
- Loi du 13 juillet 1991 pour les ERP, contrôle a priori par décret du 26 janvier 1994
- Mais des effets limités par manque de contrôle et de sanctions



**Largeur de trottoir recommandée
Norme P98-350, 1988**



Une thématique à intégrer pour RDA

Pour la participation de tous aux activités dans la ville

- Les concepts : Déficience - Incapacité - Handicap
- La loi d'orientation « Handicap » de 2005 : « L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap... »
- Toute personne en incapacité permanente ou temporaire doit pouvoir se déplacer et accéder librement au cadre de vie
- La conception universelle vise à permettre l'utilisation par tous des équipements et services dans toute la mesure possible, sans adaptation. D'où la notion d'accessibilité universelle
- On parle des PMR personnes à mobilité réduite ou des personnes en situation de handicap





Le public cible de l'accessibilité

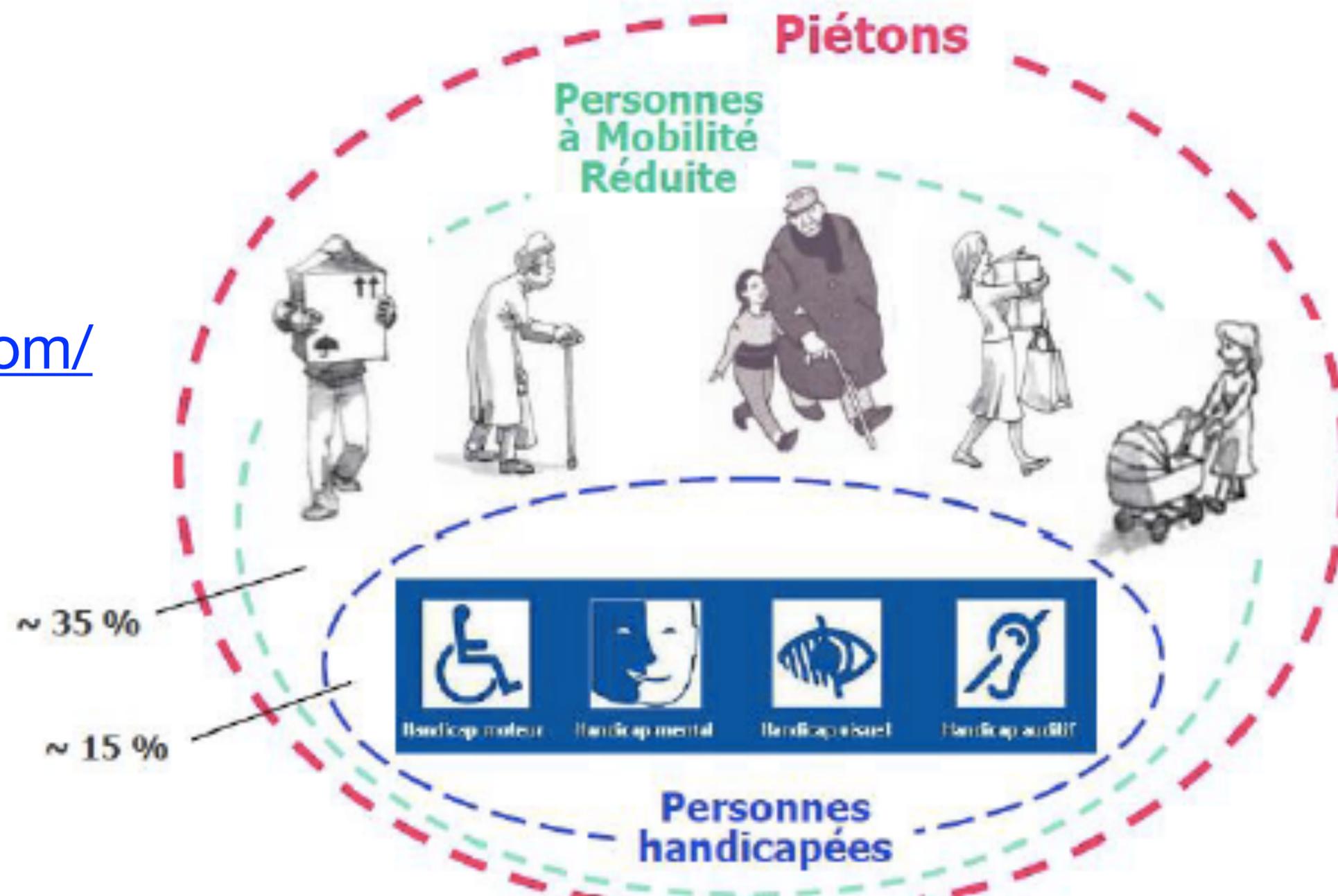
Atingo, Bruxelles <https://www.youtube.com/watch?v=2leTnCvDzfU&t=9s>



L'enjeu sociétal

La vidéo d'Atingo,
Bruxelles présente le
public cible de
l'accessibilité

[https://www.youtube.com/
watch?
v=2leTnCvDzfU&t=9s](https://www.youtube.com/watch?v=2leTnCvDzfU&t=9s)



Les domaines d'application de la loi de 2005

- La voirie, en agglomération et hors agglomération
- Les transports publics
- Les établissements recevant du public ERP et installations ouvertes au public IOP
- Les bâtiments et logement



Les plans de mise en accessibilité voirie

- À élaborer avant déc. 2009, en concertation avec les associations d'usagers
- Suivi par la commission communale (+ 5000 hab.) ou intercommunale pour l'accessibilité CCDSA/CIDSA
- Accessibilité exigée si création de voie ou en cas de travaux



Agenda d'adaptation programmée Ad'ap

L'ordonnance de 2014

- Suppression de « dans sa totalité » de l'accessibilité de la chaîne du déplacement (art.45 de la loi de 2005)
- Report des délais de mise en accessibilité des ERP et des TC
- Avec un agenda déposé, un suivi et des sanctions pour les ERP et IOP
- Un délai jusqu'à 9 ans pour les TC, identifiant les points d'arrêt prioritaires à rendre accessibles



Le schéma directeur
d'accessibilité des transports
Agenda d'accessibilité programmée
Guide méthodologique d'élaboration

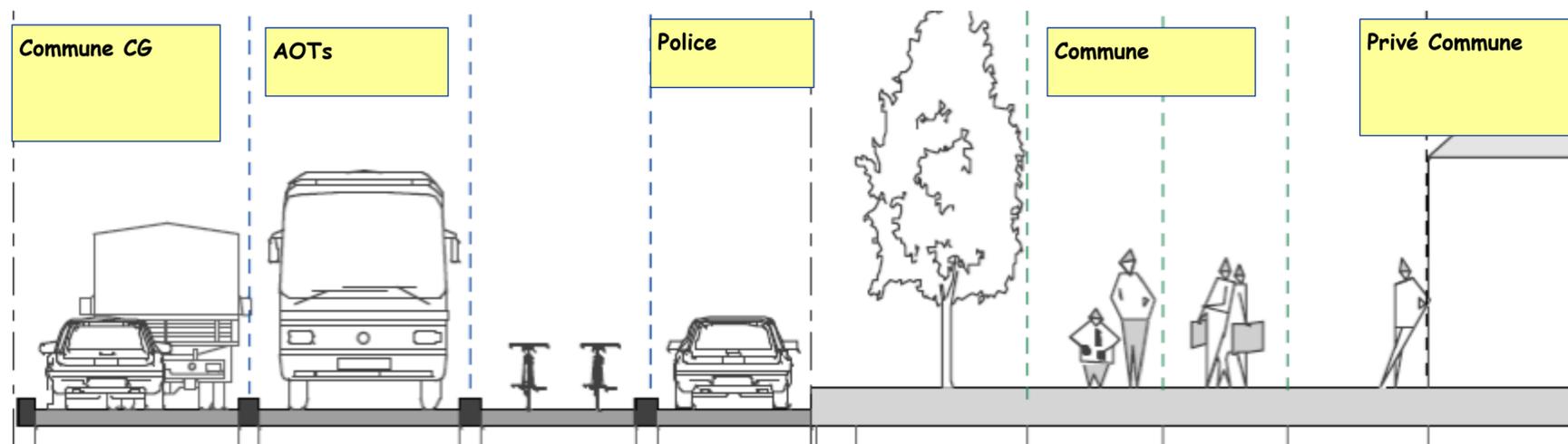




Les plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Une relance jugée nécessaire en 2023

- Concertation à mener en commission communale (+ 5000 habitants et intercommunale)
- Nécessite la coordination des acteurs (cf. Guide pour JO Paris)
- Veiller à l'articulation avec les documents de programmation (PLU, ERP, réseaux TC, etc.)
- Poursuivre la formation des acteurs (architectes, BTP, services de la commune)



Réussir l'accessibilité des espaces publics

Recommandations issues de la préparation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024





La voirie accessible à tous

La DMA veille à l'application de la réglementation et le Cerema en facilite la compréhension

Guide synthétique

<https://www.ecologie.gouv.fr/laccessibilite-voirie-et-des-espaces-publics#:~:text=La%20largeur%20minimale%20du%20cheminement,et%20d%27autre%20du%20cheminement>

- **Obligation de programmation des travaux en voirie et dans les espaces publics (PAVE)**
- **Obligation de mise en accessibilité des arrêts de bus/cars**
- **Concertation en commissions Communales ou Intercommunales d'Accessibilité**
- **Données d'accessibilité sous un format standard pour informer et relancer les travaux du PAVE (depuis la loi LOM)**
- **Le dépliant « Une voirie accessible » des spécifications techniques et recommandations**



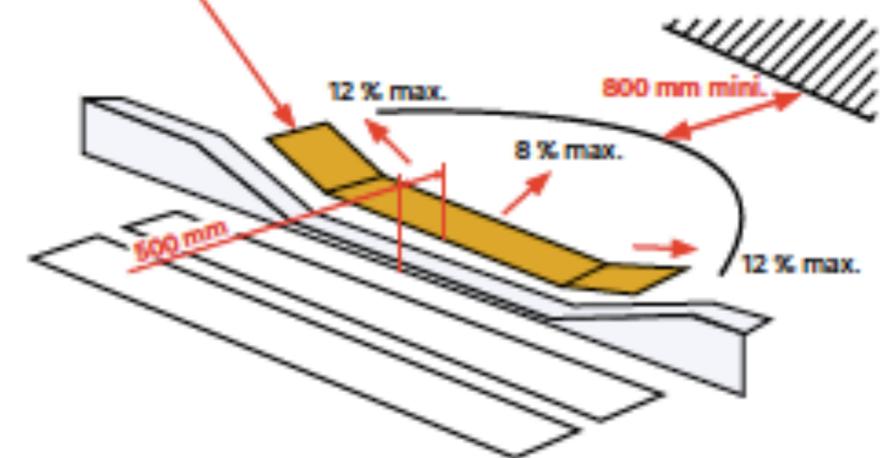
Les spécifications pour les cheminement

Pour la déficience motrice

- Largeur de passage, dévers, qualité du sol
- Pente, dévers, ressaut
- Traversée de chaussée, bande d'éveil de vigilance
- Escaliers
- Stationnement automobile



largeur de BEV selon la norme

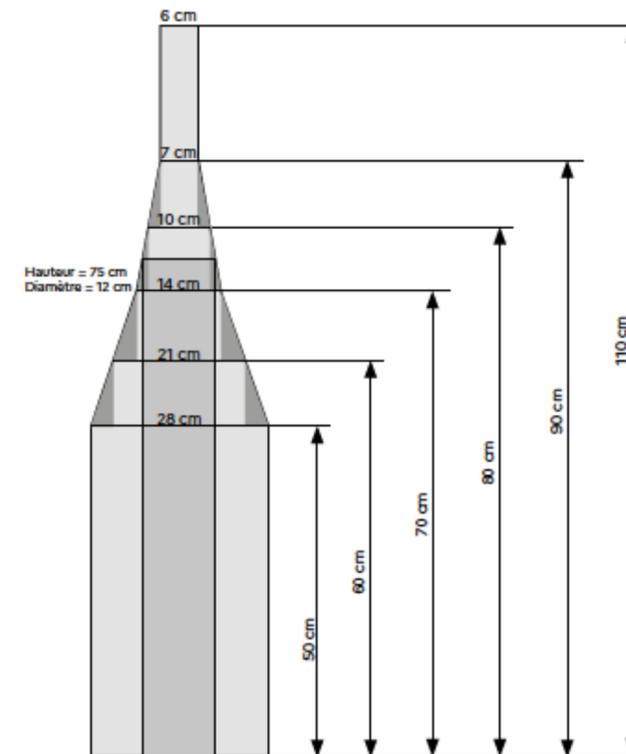




Les spécifications pour les cheminements

Pour la déficience visuelle

- Feux de signalisation, répéteur sonore
- Bornes et poteaux détectables, visibilité
- Détection des porte-à-faux
- Contraste visuel au sol



	Beige	White	Grey	Black	Brown	Pink	Purple	Green	Orange	Blue	Yellow
Red	78	84	32	38	7	57	28	24	62	13	82
Yellow	13	16	73	89	80	58	75	76	52	79	
Blue	75	82	21	47	7	50	17	12	56		
Orange	44	60	44	76	59	12	47	50			
Green	72	80	11	53	18	43	6				
Purple	70	79	5	56	22	40					
Pink	51	65	37	73	53						
Brown	77	84	26	43							
Black	89	91	58								
Grey	69	78									
White	28										



Se déplacer avec un handicap visuel

Atingo, Bruxelles https://www.youtube.com/watch?v=MNGV0_7yE0U





L'accessibilité à maintenir au quotidien

@Atingo - A. Van Scherpenzeel. <https://www.youtube.com/watch?v=Zi-TpbRo6JM>

Ils ne passeront pas



L'accessibilité des transports collectifs urbains

- Accès de plain-pied grâce aux tramways et bus à plancher bas
- Gain de performance par la réduction des temps d'échange aux arrêts
- Inclut les systèmes d'information à bord et aux points d'arrêt et les systèmes billettiques





Les points d'arrêt de bus

- Accessibilité des points d'arrêt prioritaires réalisée suivant l'agenda Ad'AP
- Aménagement compatible avec les véhicules du réseau à plancher bas
- Approche en ligne pour accostage proche du trottoir
- Aire de manoeuvre d'un fauteuil roulant
- Rampe d'accès déployable
- Annonce vocale de la ligne du bus

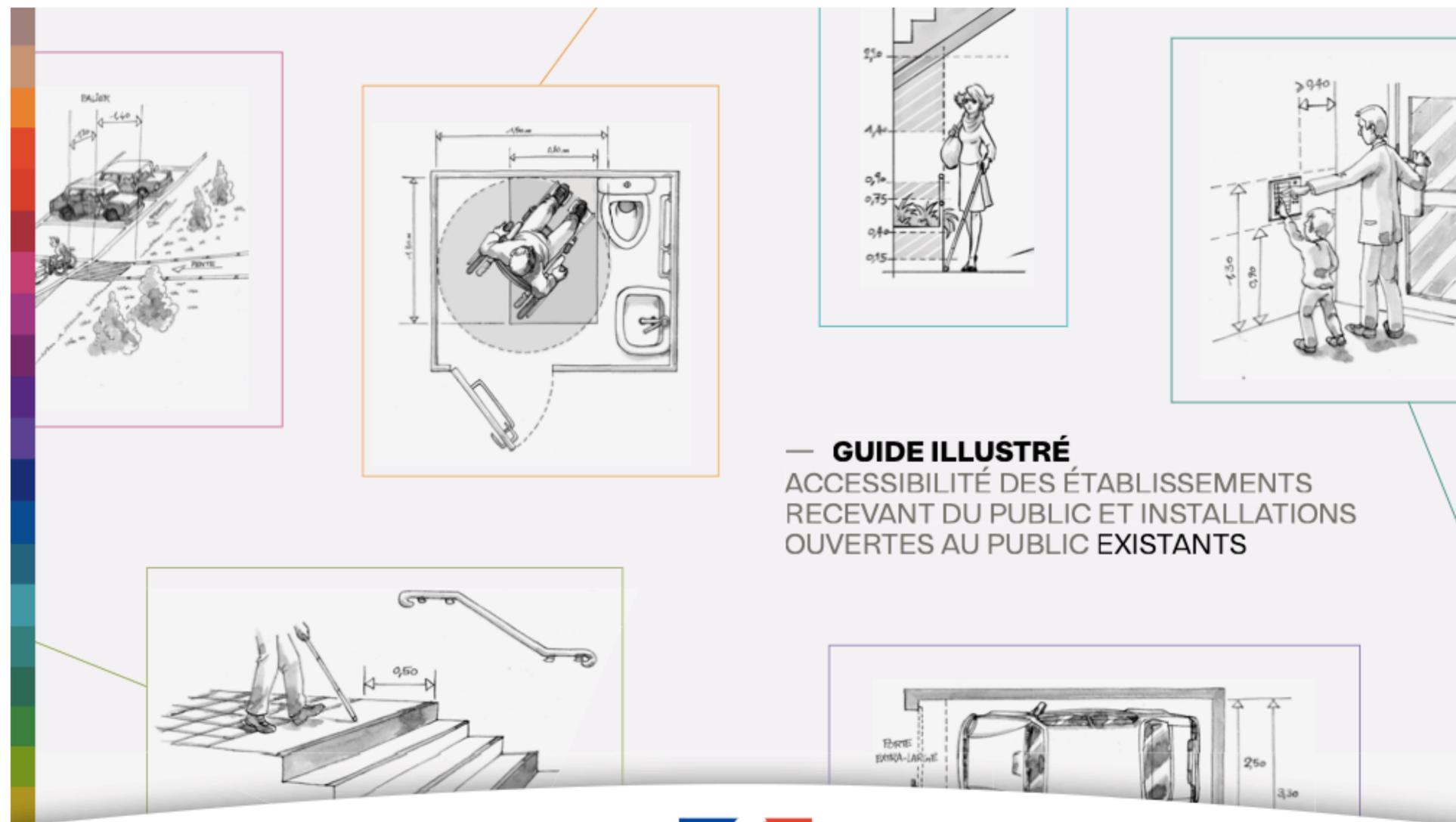




Le guide illustré pour les ERP et IOP

<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/>

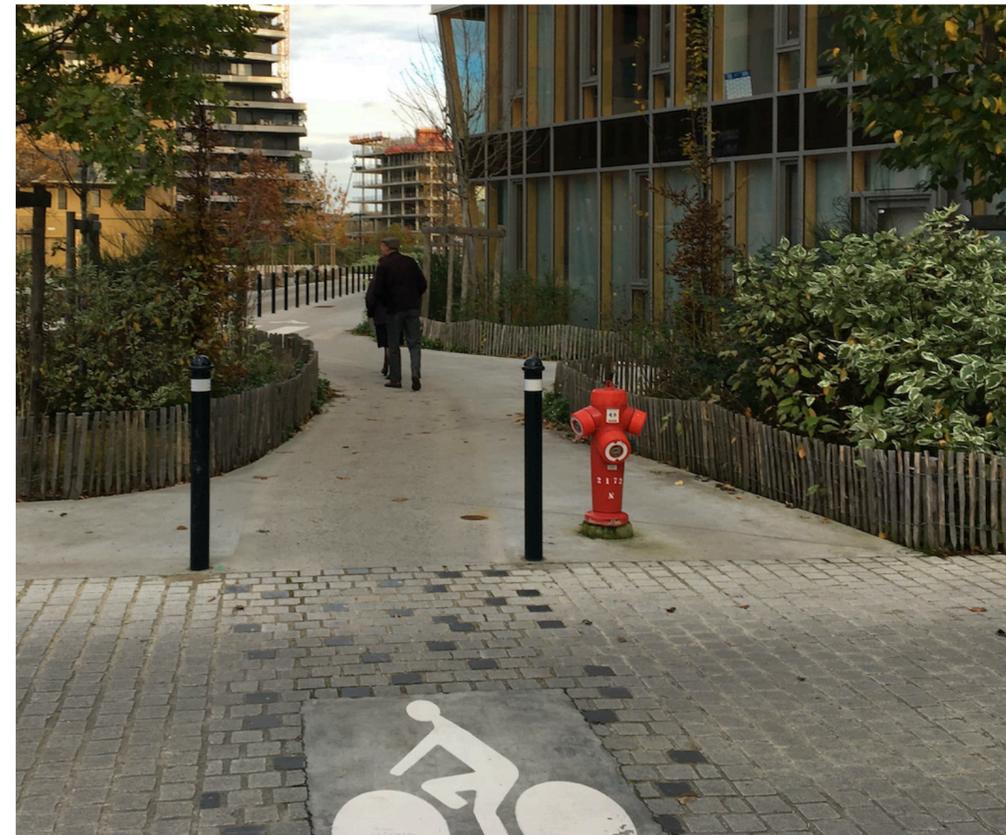
- Travail avec ergothérapeute et dessinateur
- Spécifications pour les espaces extérieurs, toilettes publiques, parcs et places publiques



— **GUIDE ILLUSTRÉ**
ACCESSIBILITÉ DES ÉTABLISSEMENTS
RECEVANT DU PUBLIC ET INSTALLATIONS
OUVERTES AU PUBLIC EXISTANTS

Le trottoir doit être sanctuarisé

- Des cheminements libres d'obstacles, du contraste visuel pour le mobilier urbain
- Limite repérable et détectable en cas de piste cyclable sur trottoir
- Les surfaces de terrasses compatibles avec les largeurs de passage des piétons selon les flux



Les cheminements lors de chantiers

- Obligation de maintenir un cheminement accessible et sûr
- Privilégier la sécurité des plus vulnérables = piétons avant les cyclistes qui peuvent rouler sur la chaussée
- Largeur de passage temporaire 0,90m
- Passages piétons temporaires avec abaissés et ressauts franchissables
- Recommandations pratiques du Cerema



Les aménagements en zone de rencontre et aire piétonne

Des compromis pour répondre aux déficiences visuelle et motrice

- Rendre perceptible la différence entre l'espace piéton et la zone de circulation partagée
- L'aménagement doit donner l'impression que le véhicule circule sur un espace piéton, non l'inverse
- Tirer parti des contrastes visuels des revêtements et des mobiliers urbains
- Pentes des dénivelés franchissables et détectables

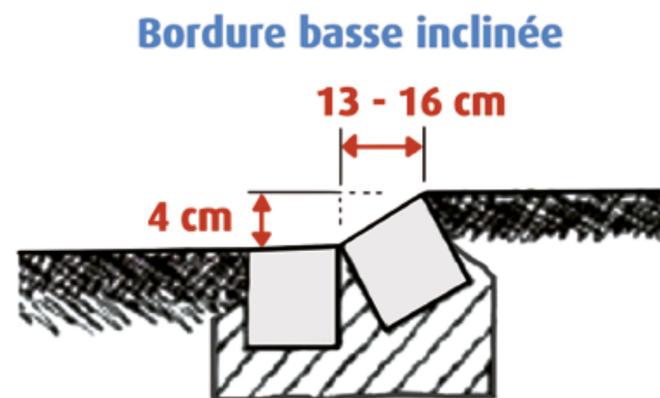


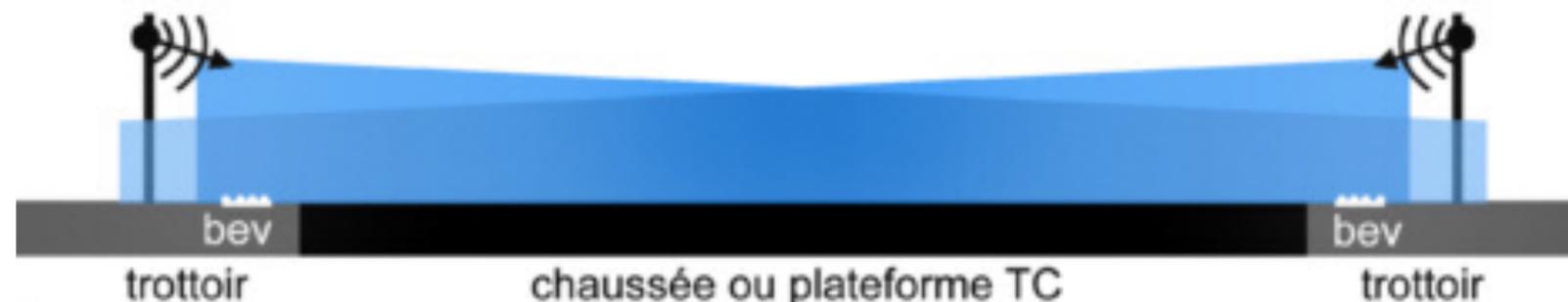
Schéma extrait de l'étude suisse de 2007
du Centre suisse pour la construction
adaptée aux handicapés.



Des sujets de progrès en cours d'études

Aménagements concernant la déficience visuelle

- Guidage tactile ou d'interception pour repérer un passage piéton sur le trottoir.
- Guidage sonore ou tactile pour s'orienter en traversant sur un passage piéton
- Détection électronique d'obstacle
- Applications mobiles pour le déplacement. MAIS risque de déstabilisation des utilisateurs et de plus de confusion que de confort.



Marche et accessibilité universelle

Complément à la thématique Modes actifs

- Pratique à encourager à tous âges
- Enjeux de sécurité routière et de santé
- Traversées piétonnes, entretien des revêtements de trottoirs
- Aménagements facilitateurs : assises de repos, toilettes, ombrage, ambiances agréables
- Série de fiches du Cerema



Marche

Mieux accueillir les piétons âgés dans l'espace public

Recommandations d'aménagement

La série de fiches « Marche » vise à promouvoir ce mode de déplacement vertueux pour l'environnement et la santé en offrant une information rapide aux collectivités et aux aménageurs de l'espace public.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en dernière page.

Dans 30 ans, la part des plus de 75 ans dans la population aura doublé. La santé et l'autonomie de ces seniors dépendent en partie de leur mobilité piétonne :

- la marche est souvent le seul exercice physique pratiqué ;
- les autres modes de déplacement, en autonomie, sont progressivement abandonnés avec l'avancée en âge.

Or, les seniors sont surreprésentés dans les accidents de piétons. Les accueillir dans un espace public où les déplacements à pied sont effectués avec le moins de risques possibles de chuter ou d'être accidenté est donc un enjeu de société.

Les recommandations proposées ici aux aménageurs montrent que cet objectif est atteignable en appliquant les règles de l'art et les recommandations d'accessibilité, tout en les complétant par des aménagements utiles à tous mais répondant spécifiquement aux besoins de la population âgée en perte de mobilité.



Sommaire :

- Les seniors et la marche 2
- Les aménagements facilitateurs 7
- En bref... 15