

PRINCIPES GÉNÉRAUX

A- PRÉAMBULE 8

- I . POURQUOI UNE CHARTE D'ACCESSIBILITÉ ?..... 8
- II. PRÉCISIONS RÉDACTIONNELLES..... 8
ET UTILISATION DE LA CHARTE

B- CE QU'IL FAUT SAVOIR SUR L'ACCESSIBILITÉ 9

- I. DÉFINITIONS 9
 - 1. Accessibilité..... 9
 - 2. Handicap..... 9
 - 3. Personnes à mobilité réduite (pmr)..... 9
 - 4. Conception universelle..... 9
 - 5. Espace public..... 10
- II. LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE 11
 - 1. La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits
et des chances, la participation et la citoyenneté
des personnes handicapées 11
 - 2. Obligations réglementaires pour la voirie..... 12
et l'espace public
- III. LES BESOINS SPÉCIFIQUES DES USAGERS..... 13
 - 1. Préambule..... 13
 - 2. Les profils d'usagers..... 13
 - 3. Les points de rupture de la chaîne de déplacement..... 14

C- PRINCIPES FONDAMENTAUX..... 16

- I . LE TUNNEL IMAGINAIRE..... 16
 - 1. Concevoir autour du « tunnel imaginaire »..... 17
 - 2. Assurer la continuité du « tunnel imaginaire »..... 18
- II. SE POSER LES BONNES QUESTIONS 20
 - 1. Comment optimiser l'espace pour les piétons ?..... 20
 - 2. Comment gérer la problématique du stationnement ?..... 21
 - 3. Quels sont les besoins en mobilier ?..... 21
 - 4. Comment envisager la cohabitation des modes
de déplacement ? 22
 - 5. Quels seront les obstacles non permanents ?..... 23

D- COMMENT LEVER LES POINTS DE BLOCAGE 24 ET LES IMPOSSIBILITÉS TECHNIQUES

- I . LA CONCERTATION 24
- II. LES DÉROGATIONS..... 24
- III. LES MESURES SUBSTITUTIVES..... 24

I. POURQUOI UNE CHARTE D'ACCESSIBILITÉ ?

Pendant longtemps, l'aménagement de l'espace public a consisté à satisfaire le plus grand nombre.

La prise en compte de certains besoins notamment liés à une déficience physique ou sensorielle faisait l'objet de solutions spécifiques non intégrées. Or, certaines réalisations, a priori pour des besoins spécifiques, sont devenues des références, car pratiques pour tous. Par exemple, l'abaissé des passages bordures au niveau des passages piétons réalisé au départ pour les personnes en fauteuil roulant est depuis devenu une évidence en terme de traitement de la voirie et de confort pour tous.

Notre société est en pleine mutation. L'allongement de la durée de vie entraînant une diminution des capacités, les préoccupations environnementales (place de la voiture), le souci pour les villes d'être les plus attractives (plus accessibles, plus agréables à vivre, plus touristiques...). Ainsi, la « Conception Universelle » s'impose comme une démarche novatrice dont les principes visent à favoriser l'émergence d'usagers de l'espace public satisfaits, sécurisés et tous égaux.

L'un des pré-requis essentiel est de bien comprendre les besoins et attentes de la diversité des usagers et plus particulièrement les personnes en situation de handicap. Pour améliorer la qualité de l'espace public, il est nécessaire de travailler en concertation avec les usagers et ne pas se mettre à leur place afin d'éviter tout effet de miroir.

Toulouse Métropole souhaite témoigner à travers le présent document que les préjugés liés aux difficultés techniques, aux surcoûts et à l'esthétisme sont facilement déverrouillables pour peu que l'on se penche avec attention sur les solutions.

Nous émettons le vœux que ce travail, fruit d'un long processus de concertation, de réflexion et de tests puisse apporter au quotidien un soutien aux techniciens qui peuvent rencontrer des difficultés liées à la complexité du contexte urbain.

II. PRÉCISIONS RÉDACTIONNELLES ET UTILISATION DE LA CHARTE

Le présent document a été constitué à partir :

- **Des documents législatifs et réglementaires en vigueur, et notamment la loi n° 2005-102 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.**

Des réflexions issues :

- ◆ De rencontres avec les pôles territoriaux,
- ◆ Des rencontres et concertations avec les représentants d'associations de personnes en situation de handicap,
- ◆ Des bureaux d'études spécialisés.

Il a été bâti avec l'ambition de constituer un document d'étape pouvant évoluer et s'enrichir de retours d'expériences, d'innovations techniques et de changement éventuel du contexte réglementaire.

Cet outil constitue un moyen de sensibilisation et fournit des préconisations techniques simples et faciles d'utilisation.

Cette charte s'adresse :

- ◆ Aux élus de Toulouse Métropole,
- ◆ Aux pôles territoriaux,
- ◆ Aux communes et à leurs services techniques,
- ◆ Aux professionnels de l'aménagement et de la construction, bureaux d'études, architectes, ingénieurs et techniciens en charge de projets de voirie sur le territoire de Toulouse Métropole,
- ◆ Aux services techniques de la Métropole et de ses communes et aussi aux associations, aux usagers et à tous les citoyens.

B- CE QU'IL FAUT SAVOIR SUR L'ACCESSIBILITÉ



Une personne handicapée dans un aménagement accessible est une personne valide, par contre une personne valide dans un aménagement non accessible est une personne handicapée ! »

Louis-Pierre Grosbois,
Commission Européenne,
Un espace public pour tous

I. DÉFINITIONS

1. Accessibilité

« L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire supprimant, les discordances entre les capacités, les besoins et les souhaits d'une part, et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement d'autre part.

L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires, nécessaires à toute personne en incapacité permanente ou temporaire pour se déplacer et accéder librement et en sécurité à son cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités. La société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres. »

Délégation Interministérielle aux Personnes Handicapées, septembre 2006

2. Handicap

« Constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. »

Article 2- loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

3. Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

« (...) toutes les personnes ayant des difficultés (...), telles que, par exemple, personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicap sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette). »

**Décret du 9 février 2006 qui reprend la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001 (annexe 7).
Annexe 7 de la directive 2001/85/CE**

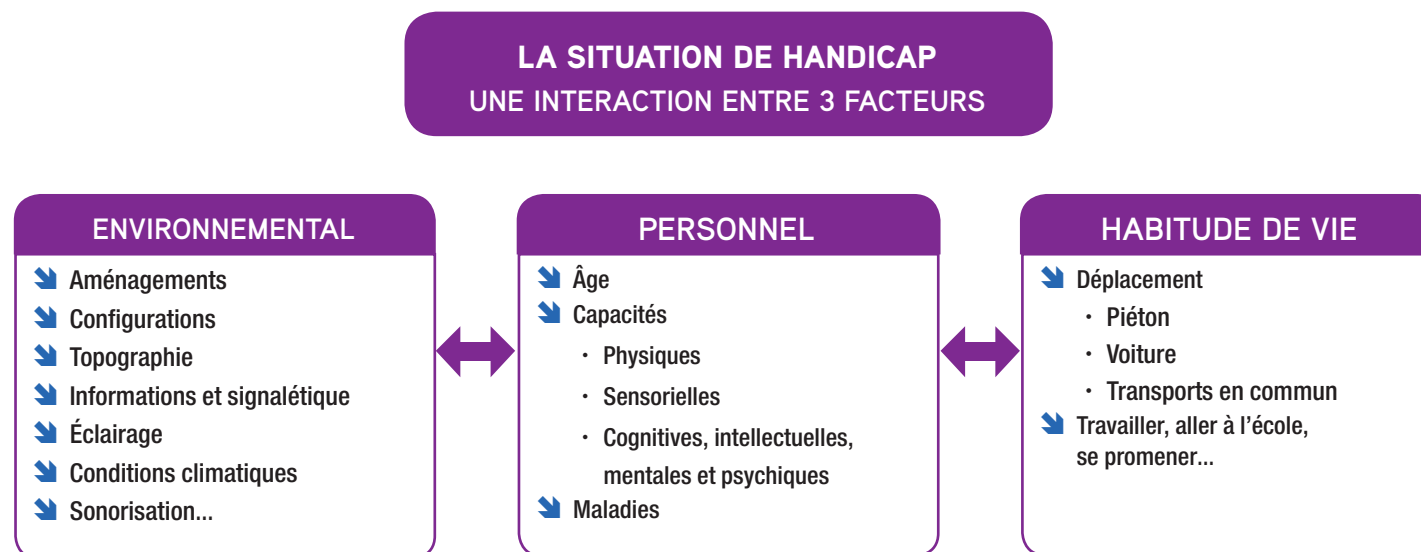
4. Conception Universelle

« La "conception universelle" (Universal Design) est une stratégie qui vise à concevoir et à élaborer différents environnements, produits, technologies et services de l'information et de la communication qui soient accessibles, compréhensibles et utilisables par tous autant que faire se peut et de la manière la plus indépendante et naturelle possible, sans devoir recourir à des solutions nécessitant une adaptation ou une conception spéciale. »

Résolution de Tomar, adoptée en 2001

5. Espace public

L'espace public représente dans les sociétés urbaines, l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement qui est à l'usage de tous, soit qui n'appartient à personne, soit qui relève du domaine public ou, exceptionnellement, du domaine privé.





II. LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

À SAVOIR

L'accessibilité concerne l'accès des personnes en situation de handicap aux voiries et espaces publics, aux systèmes de transport et au cadre bâti. Des dispositifs d'incitation et de sanction sont également prévus.

Source : <http://www.vie-publique.fr>

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

Cette loi réforme la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975. Fondé sur les principes généraux de non-discrimination, ce texte vise à garantir l'égalité des droits et des chances pour les personnes handicapées et à assurer à chacun la possibilité de choisir son projet de vie.

Cinq objectifs sont ciblés par la loi :

- ◆ La création d'un droit à compensation qui permet la prise en charge par la collectivité des dépenses liées au handicap (aide humaine et technique),
- ◆ L'intégration scolaire,
- ◆ L'insertion professionnelle,
- ◆ Le renforcement de l'accessibilité,
- ◆ La simplification administrative.



À SAVOIR

Les dispositions de la loi ne s'appliquent pas uniquement au bénéfice des personnes en situation de handicap, mais également à toutes les personnes à mobilité réduite.

À SAVOIR

Le législateur n'a pas prévu d'échéance pour la mise en accessibilité de la voirie : les opportunités de travaux sur la voirie entraîneront la mise aux normes d'accessibilité au fur et à mesure. En effet, le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics prévoit à compter du 1er janvier 2007, le respect des caractéristiques techniques fixées par le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006, 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,
- ◆ de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics.

2. Obligations réglementaires pour la voirie et l'espace public

- Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
- Champ d'application : article 1^{er} du décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006
- Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- Norme NF P98-350 - Insertion des handicapés, cheminements piétonniers urbains, conditions de conception et d'aménagement - février 1988
- Norme NF P99-254 Équipements de la route - Réseaux d'Appel d'Urgence (RAU) - Mise en œuvre des Postes d'Appel d'Urgence (PAU) et Postes de Centralisation des Appels (PCA), décembre 1997
- Norme NF P98-351 Éveil de vigilance - Caractéristiques et essais des dispositifs podotactiles au sol d'éveil de vigilance à l'usage des personnes aveugles ou mal voyantes - août 2010
- Norme NF P98-351 Bandes tactiles de guidage au sol pour les personnes aveugles et malvoyantes – juillet 2014
- Répétiteurs de feux tricolores
 - Arrêté du 8 avril 2002 modifiant les conditions de mise en œuvre de la signalisation routière
 - Article 110-2-5 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière
 - Norme S32-002 Dispositifs répétiteurs de feux de circulation à l'usage des personnes aveugles ou malvoyantes, 2004
 - Décret 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour la mobilité active et le stationnement
- Loi n° 2015-300 du 18 mars 2015 visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement.

Toulouse Métropole a élaboré un Schéma Directeur d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (SDAVE).

Il permet :

- ◆ d'identifier les itinéraires à mettre en accessibilité prioritairement
- ◆ de régler les points bloquants au cheminement par une programmation « de terrain »
- ◆ l'Autorité Organisatrice des Transports urbains (S.M.T.C. – Tisséo) prend également en compte les principes du S.D.A.V.E. retranscrits dans son Agenda d'Accessibilité programmé (Ad 'AP) sur tout le territoire métropolitain.

Document téléchargeable sur le site de Toulouse Métropole : <http://www.toulouse-metropole.fr/missions/voirie>

À SAVOIR

En adoptant cette charte, Toulouse Métropole et les communes adhérentes reconnaissent le fait que tout être humain, au cours de sa vie, puisse être confronté à des limitations motrices, visuelles, auditives ou intellectuelles. Qu'elles soient innées ou consécutives à un accident, causées par le vieillissement, dépendantes d'une grossesse ou encore inhérentes à une situation (personne avec une jambe dans le plâtre, personne portant des bagages...), ces limitations créent inévitablement des entraves aux gestes quotidiens et réduisent l'autonomie des déplacements.

ATTENTION

Cette liste est non exhaustive. Par ailleurs, un usager pouvant appartenir à plusieurs catégories, il est vain de tenter une classification minimaliste et réductrice des personnes. Il s'agit avant tout de personnes dont les capacités, les désavantages, les envies et les besoins diffèrent.

III. LES BESOINS SPÉCIFIQUES DES USAGERS

1. Préambule

Chacun, à un moment donné de sa vie, peut se retrouver en situation de handicap ou de gêne à la mobilité: personnes atteintes d'une incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur ou cognitif, vieillissement...) ou temporaire (grossesse, accident...) ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, poussettes...). À des degrés divers, on considère qu'actuellement 30 à 40 % de la population française est concernée par une forme d'handicap ou de gêne à la mobilité.

Le principal objectif de la charte d'accessibilité de l'espace public est d'améliorer l'accès des cheminements et des espaces publics à tous sur Toulouse Métropole, et ainsi encourager la mobilité piétonne de tous, quel que soit son âge et ses capacités.

2. Les profils d'usagers

Il est essentiel de bien identifier les populations qui seront les principales bénéficiaires de l'accessibilité ceci pour permettre aux professionnels de l'aménagement urbain, aux techniciens de Toulouse Métropole et aux responsables politiques de mieux intégrer la problématique, de mieux concevoir les espaces et de favoriser l'émergence de choix allant dans le sens de l'intérêt collectif.

Ainsi, les typologies d'usagers identifiés comme principaux bénéficiaires de l'accessibilité sont :

- ◆ Les personnes utilisatrices de fauteuil roulant,
- ◆ Les personnes utilisatrices de béquille, canne, déambulateur,
- ◆ Les personnes aveugles ou malvoyantes,
- ◆ Les personnes sourdes ou malentendantes,
- ◆ Les personnes ayant des troubles cognitifs, intellectuels, mentaux ou psychiques,
- ◆ Les personnes ayant des difficultés de langage,
- ◆ Les personnes âgées,
- ◆ Les enfants (moins de 12 ans),
- ◆ Les adultes avec poussettes, bagages, femmes enceintes.



Personnes avec déficience visuelle

INDIGO



Personnes utilisatrice de fauteuil roulant

Journal Sud-Ouest



Personnes utilisatrice de poussettes

SMTC

LÉGENDE



Personne en fauteuil roulant



Personne mal marchante



Personne déficiente visuel



Personne déficiente auditive



Personne déficiente cognitive, intellectuelle, mentale et psychique



Personne âgée



Enfant



Poussette



Prévoir des cheminements larges et droits

3. Les points de rupture de la chaîne de déplacement

CHEMINER : CIRCULER EN AUTONOMIE

Besoins	Obstacles types	Qui est concerné?							
Disposer d'un cheminement suffisamment large et sans obstacles pour circuler et faire demi-tour	<ul style="list-style-type: none"> Absence de trottoir ou trottoir trop étroit Présence de mobilier sur le cheminement Présence d'obstacle temporaire 	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Pouvoir disposer d'une continuité de la chaîne de déplacement	<ul style="list-style-type: none"> Ressaut Escaliers Trous et fentes 	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Pouvoir avancer tout droit sans effort particulier	<ul style="list-style-type: none"> Dévers latéral Pente 	✓	✓				✓		✓
Se prémunir des secousses pour une circulation sans douleur et sans risque de chute	Revêtement dégradé ou en pavés	✓	✓				✓		✓
Pouvoir traverser la chaussée en toute sécurité	<ul style="list-style-type: none"> Absence d'abaissé de trottoir Absence d'éveil à la vigilance Absence de guidage visuel Absence de guidage podotactile Mauvaise covisibilité piéton-véhicule Difficulté de détection des vélos Temps de passage piéton trop court Vitesse moyenne de circulation automobile trop élevée Absence de moyens d'identification de l'existence d'un danger potentiel 	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Pouvoir éviter les risques de chute ou de heurts	<ul style="list-style-type: none"> Présence de ruptures de niveau latérales Présence de mobilier ou d'éléments en saillie et en hauteur Présence de mobilier ou d'éléments au sol ne respectant pas l'abaque de détection 	✓	✓	✓			✓	✓	
Pouvoir reprendre son souffle, se reposer	<ul style="list-style-type: none"> Absence de mobilier permettant de s'asseoir 		✓			✓	✓	✓	
Pouvoir accéder sans difficultés à un véhicule adapté	<ul style="list-style-type: none"> Absence de connexion entre l'espace de stationnement et le cheminement 	✓	✓						
Pouvoir gravir ou descendre les escaliers	<ul style="list-style-type: none"> Absence de main-courantes Emmarchement trop haut Absence de contraste Absence de dispositifs d'alerte 		✓	✓			✓	✓	

TM

LÉGENDE



Personne en fauteuil roulant



Personne mal marchante



Personne déficiente visuel



Personne déficiente auditive



Personne déficiente cognitive, intellectuelle, mentale et psychique



Personne âgée



Enfant



Poussette



Prévoir des dispositifs de commande accessible

ATTEINDRE ET UTILISER : SE SERVIR DES ÉQUIPEMENTS EN AUTONOMIE

Besoins	Obstacles types	Qui est concerné ?							
Pouvoir disposer d'une continuité du cheminement jusqu'aux équipements et mobiliers publics	Présence d'éléments, de mobiliers, de revêtement inapproprié	✓	✓	✓		✓	✓		✓
Pouvoir disposer d'un espace libre de tout obstacle au droit des dispositifs de commande	Absence d'un espace d'usage	✓							✓
Pouvoir atteindre les dispositifs de commande quelles que soient sa taille et sa position (assise/ debout)	Hauteur des boutons de commande trop haute ou trop basse	✓						✓	

S'ORIENTER : SE SITUER ET SE DIRIGER

Besoins	Obstacles types	Qui est concerné ?							
Pouvoir identifier le cheminement	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de repérage de contrastes visuels et tactiles • Absence de repères et d'espaces urbains lisibles • Absence de continuité dans les dispositifs d'éclairage urbain • Absence de repères sonores 	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

C- PRINCIPES FONDAMENTAUX



Tunnel imaginaire

SE POSER LES BONNES QUESTIONS

- Comment optimiser l'espace pour les piétons ?
- Doit-on et peut-on réorganiser le stationnement ?
- Quels sont les besoins en mobilier ?
- Comment envisager la cohabitation des modes de déplacement ?
- Quels seront les éventuels obstacles non permanents et comment y remédier ?

LE TUNNEL IMAGINAIRE

- Concevoir autour du « tunnel imaginaire »
- Anticiper la répartition de l'espace
- Anticiper le choix du revêtement.

Assurer la continuité du cheminement

- Favoriser les itinéraires directs
- Traiter les interfaces entre différents espaces
- Concevoir un espace public lisible
- Concevoir un espace public accessible de jour comme de nuit.

I. LE TUNNEL IMAGINAIRE

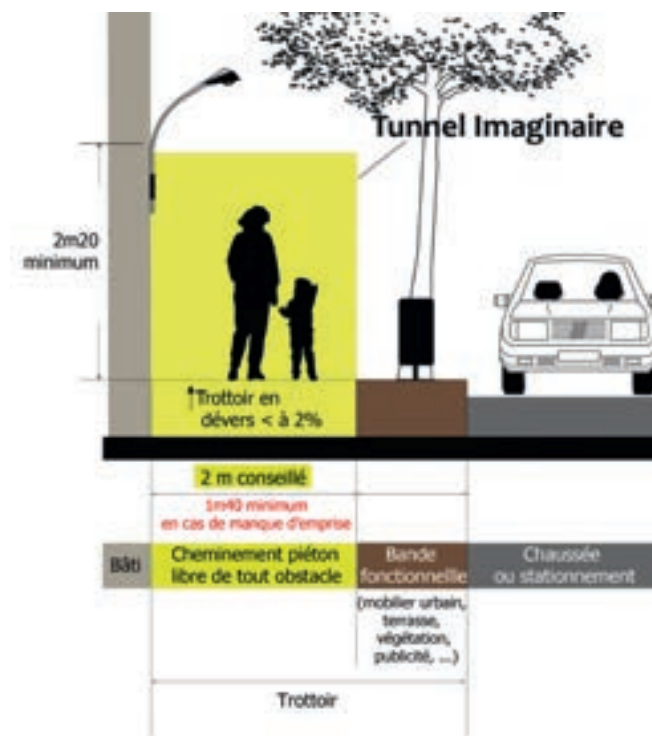
Les dimensions d'un cheminement piéton doivent permettre à tous de circuler confortablement et en toute sécurité sur l'espace public.

Afin que l'espace public soit accessible, il est, a minima nécessaire de :

- ◆ Laisser libre de tout obstacle un espace au minimum d'1,40 m de large et de 2,20 m de hauteur en continu sur l'espace public, espace que l'on peut appeler « tunnel imaginaire »
- ◆ Prévoir un sol non meuble, le plus plat possible, et ne présentant pas d'obstacle à la roue
- ◆ Privilégier un positionnement le long de la façade et non pas le long de la chaussée

Toutefois, les dimensions de ce « tunnel imaginaire » doivent être adaptées au niveau de fréquentation piétonne de l'espace public aux heures de pointe. Sur la Métropole toulousaine, il est préconisé un tunnel imaginaire avec :

- ◆ **Une largeur de 2 m minimum hors obstacle.** Cette largeur permet le croisement confortable et sûr de deux piétons, y compris de personnes se déplaçant en fauteuil roulant ou avec une poussette. De plus, cette dimension permet à une personne en fauteuil roulant d'effectuer un changement de direction,
- ◆ Une surlargeur afin de fluidifier les déplacements de chacun à proximité de commerces et de services.





1. Concevoir autour du « tunnel imaginaire »

Anticiper la répartition de l'espace

La rue appartient à tous les usagers et ne doit favoriser aucun mode de déplacement, si ce n'est le mode piétonnier dont les usagers sont les plus vulnérables.

- ◆ Il conviendra de conditionner, le nombre de voies de circulation, la présence et la configuration du stationnement et l'implantation du mobilier à la présence du « tunnel imaginaire »
- ◆ Le « tunnel imaginaire » devra être le plus direct possible ou à défaut strictement parallèle aux voies de circulation.

Anticiper le choix du revêtement

Cette réflexion vise à assurer la circulation aisée de tous, la durabilité de l'aménagement et le confort d'usage de manière générale.

À ce titre, il convient de :

- ◆ Mettre en place des revêtements (y compris marquage) durs, plats et non glissants par toutes conditions climatiques :
 - Les sols glissants sont dangereux en cas de pluie ou verglas, et en cas de pente ou dévers importants
 - Les sols meubles (graviers, sables, pelouses...) sont inaccessibles aux personnes en fauteuil, mal marchantes ou en talons, aux poussettes et déambulateurs
- ◆ Ne pas poser des pavés bombés et mal jointés (veiller à l'appareillage et au calepinage)
- ◆ Poser des joints aussi étroits que possible entre les pavés ou dallage (pour ne pas pénaliser les personnes en fauteuil roulant, déambulateur, avec poussette...)
- ◆ Concernant les plantations, privilégier les essences d'arbre à racines pivotantes pour éviter le disjointement des pavés sous l'effet des racines.



Anticiper la répartition de l'espace
Avenue de Grande-Bretagne - TOULOUSE

À SAVOIR

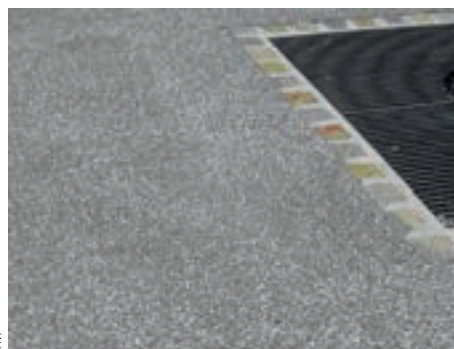
Il est important de ne pas oublier que le piéton, lorsqu'il quitte de manière volontaire ou contrainte l'espace qui lui est dédié, se met en position d'inconfort et de vulnérabilité. Dans ce contexte, un tunnel imaginaire simple et facilement identifiable prend tout son sens.



Anticiper le choix du revêtement



Dallage Granit



Trottoir en asphalte grenailé



Grave émulsion calcaire



2. Assurer la continuité du « tunnel imaginaire »

ATTENTION

Dans tous les cas, la mise en accessibilité des entrées des bâtiments (commerces, E.R.P., immeubles privés...) doit être réalisé sur leur limite privative.

Il n'est pas autorisé d'aménager de dispositif d'accès sur l'espace public. Le cheminement doit rester libre de tout obstacle.

Favoriser les itinéraires directs

Afin de garantir un cheminement sécurisé et identifiable pour tous, le « tunnel imaginaire » doit être :

- ◆ Le plus direct possible (notamment au niveau des traversées piétonnes dans les carrefours),
- ◆ Dépourvus d'éléments obligeant l'usager à se déporter de l'itinéraire le plus direct.

Traiter les interfaces entre les différents espaces

L'ensemble de la chaîne de déplacement doit être rendue accessible ; il est donc important de porter une attention particulière au niveau des zones d'interfaces.

Les bâtiments	Les arrêts de transport en commun	Les traversées piétonnes	Les autres modes de circulation
Prévoir les conditions d'aménagement des interactions avec l'entrée des bâtiments (marches, ressauts...).	• Laisser un passage libre permettant la continuité du tunnel imaginaire et l'accès au matériel roulant.	• Abaissé de trottoir • Dispositif d'alerte et de marquage • Visibilité.	• Potelets, barriérage • Marquages au sol (visuel et tactile) • Espaces verts...

À SAVOIR

La nécessité d'implanter des systèmes de guidage complémentaires tels que des bandes d'aide à l'orientation ou des balises audio peut traduire un défaut de conception. Dans certains cas, ces dispositifs s'avèrent malgré tout nécessaires (grands espaces, squares, esplanades...).

Concevoir un espace public lisible

Afin de faciliter le repérage du cheminement et particulièrement pour les personnes malvoyantes, il convient de :

- ◆ Regrouper et aligner le mobilier sur une bande fonctionnelle située en bordure extérieure du « tunnel imaginaire »,
- ◆ Prévoir dès la conception des repères intuitifs. Ces repères devront être a minima visuels et tactiles. De manière facultative, ils pourront également être sonores et olfactifs (fontaines, jardin aromatique...).



Regrouper le mobilier sur une bande fonctionnelle
Chemin de Saint-Pierre_Tournefeuille



Regroupement des conteneurs
enterrés et accessibles



Accessibilité de nuit - Chemin Duroux - Toulouse

Concevoir un espace public accessible de jour comme de nuit

- ◆ Un éclairage bien conçu et correctement implanté permet d'améliorer la lisibilité du cheminement pour tous, d'aider au guidage des personnes malvoyantes. Par ailleurs, l'éclairage apporte un sentiment de sécurité particulièrement important pour les personnes ayant une déficience psychique ou simplement peu rassurées dans la pénombre.
- ◆ L'éclairage devra :
 - Être orienté de manière à ne pas risquer d'éblouir les usagers cheminant dans le « tunnel imaginaire »,
 - Permettre de lire les panneaux d'orientation et la signalisation en général,
 - Être séquencé de manière à ne pas générer de zones d'ombre trop marquées.



II. SE POSER LES BONNES QUESTIONS

Les critères de mise en accessibilité de l'espace public peuvent paraître dans certains cas difficiles à atteindre. Néanmoins, il est nécessaire de les remettre dans un contexte global où l'aménageur doit intégrer d'autres contraintes comme la sécurité des usagers, la rationalisation des espaces, l'optimisation de certains services de la collectivité (ramassage des ordures). C'est particulièrement le cas dans le cadre de réaménagement d'espaces publics existants.

Le concepteur devra se poser les questions suivantes afin d'anticiper les différents éléments pouvant perturber la mise en œuvre des critères réglementaires liés à l'accessibilité et des mesures de qualité d'usage.

1. Comment optimiser l'espace pour les piétons ?

Il est essentiel dans un premier temps de connaître les largeurs des cheminements piétons afin de déterminer le nombre de voies qui seront affectées à la circulation automobile et de choisir la vitesse de circulation qui y sera autorisée.

Par ailleurs, la réduction des emprises affectées à la circulation induit généralement une diminution des vitesses des automobilistes permettant d'offrir plus de place aux autres modes, et notamment aux piétons. Ceci permettra la création de zones spécifiques comme des rues piétonnes, des zones de rencontre, des zones 30...

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 D 906 COURPIÈRE agglomération	 section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulaire	 Vie locale Circulation	 Vie locale Circulation	 Vie locale Circulation	 Vie locale Circulation	 Vie locale Circulation

À SAVOIR

Il est à noter qu'un dispositif de stationnement insuffisant ou mal organisé génère trop souvent du stationnement « sauvage » sur les espaces normalement dédiés aux piétons.



Rue des Filatiers avec potelets - Toulouse



Rue des Filatiers sans potelets - Toulouse

2. Comment gérer la problématique du stationnement ?

Le stationnement automobile occupe un espace important sur l'espace public. Une réflexion globale sur les besoins et usages du stationnement à l'échelle du projet et de ses abords doit être menée :

- ◆ Y'a-t-il une zone résidentielle à proximité ?
- ◆ Faut-il prévoir des emplacements pour la livraison des commerces ?
- ◆ À quelle vitesse les véhicules pourront-ils circuler ?
- ◆ Y'a-t-il une poche de stationnement à proximité ?
- ◆ Le stationnement est-il gratuit ou payant ?
- ◆ Comment faire pour accélérer la rotation du stationnement ?

3. Quels sont les besoins en mobilier ?

Le mobilier urbain prend beaucoup de place sur l'espace public et plus particulièrement sur l'espace dédié aux piétons. Il est néanmoins utile pour délimiter celui-ci, et peut apporter du confort et des services aux usagers.

Les questions suivantes devront se poser :

- ◆ Faut-il sécuriser l'espace piéton ?
- ◆ S'agit-il d'un itinéraire de balade qui nécessite des équipements et du mobilier spécifiques ?
- ◆ Comment seront implantés les mobiliers d'éclairage ?
- ◆ Quels seront les besoins en stationnement des deux-roues ?
- ◆ Quels sont les espaces qui cohabitent et faut-il les délimiter ?

Deux solutions principales permettent la bonne implantation du mobilier :

- ◆ Prévoir son alignement sur une bande fonctionnelle située en bordure extérieure du cheminement piéton (côté chaussée) afin de limiter le risque potentiel d'accident,
- ◆ Mutualiser les équipements sur les supports indispensables (fixation des panneaux de police sur le mât d'un poteau d'éclairage par exemple).



4. Comment envisager la cohabitation des modes de déplacement ?

La ville moderne tend à donner de plus en plus de place aux usagers piétons ou assimilés piétons (rollers, skateurs...) et autres utilisateurs de modes doux. Il convient donc de mettre en œuvre des solutions permettant leur intégration dans un contexte privilégiant jusqu'alors les voitures et autres véhicules motorisés.

La zone 30

Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Article R110 2 du Code la route

L'aire piétonne

Section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.

Article R110 2 du Code la route

La voie verte

Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.



La zone 30



L'aire piétonne



La voie verte - Toulouse Métropole



Panneau B52 :
entrée d'une zone de rencontre

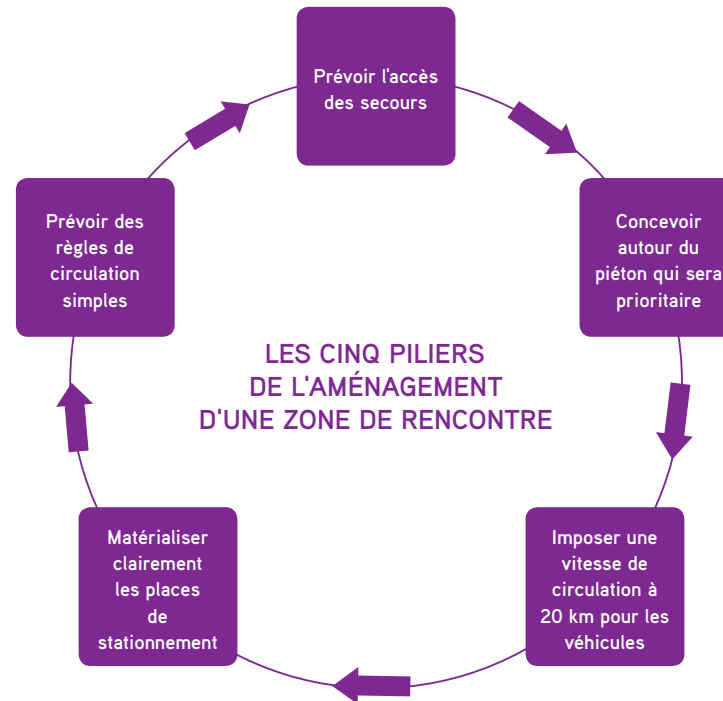


Panneau B53 :
sortie d'une zone de rencontre

La zone de rencontre

Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Art R 110-2 du Code de la route



5. Quels seront les obstacles non permanents ?

Bien que la conception puisse être scrupuleusement conforme à la réglementation et aux recommandations de la présente charte, il est à redouter qu'en conditions réelles, de nouveaux obstacles puissent apparaître. Il est donc impératif d'anticiper l'émergence de ceux-ci souvent « ponctuels » par une réflexion sur les usages, les habitudes et les pratiques des acteurs qui fréquenteront et utiliseront le nouvel aménagement. Les éléments généralement observés concernent :

- ◆ Le stationnement anarchique de tous types de véhicules,
- ◆ Le mobilier publicitaire,
- ◆ Les terrasses de café et de restaurant,
- ◆ La végétation mal entretenue,
- ◆ Les containers à poubelle.

D- COMMENT LEVER LES POINTS DE BLOCAGE ET LES IMPOSSIBILITÉS TECHNIQUES

À SAVOIR

Ces instances de concertation ont pour objectif commun de réunir les personnes concernées par l'accessibilité de la voirie et des espaces publics de manière à coopérer durablement et régulièrement sur des sujets de fond mais aussi sur des cas particuliers.

À SAVOIR

Chaque demande devra être dûment justifiée au moyen d'une présentation des différents scénarios envisagés. Ceci afin de témoigner d'une réflexion volontariste en matière d'intégration des problématiques d'accessibilité.

I. LA CONCERTATION

La concertation se définit comme « un ensemble de démarches permettant un échange bilatéral en se projetant collectivement sur une problématique donnée. »

Il s'agit d'échanger sur des informations, des opinions, des expériences en vue de mieux comprendre les besoins et les contraintes de chacun.

La concertation n'est pas :

- ◆ De la codécision,
- ◆ De la co-création,
- ◆ Une simple présentation d'éléments déjà décidés en amont.

À Toulouse Métropole, il existe deux instances de concertation :

- ◆ Un groupe de travail accessibilité voirie et espace public : il se réunit tous les mois de septembre à juin,
- ◆ Des ateliers thématiques : ils sont organisés en fonction des besoins des services de Toulouse Métropole ou des représentants associatifs qui en font la demande.

II. LES DÉROGATIONS

En cas d'impossibilité technique, ou de nécessité de préservation d'espaces classés ou protégés, des dérogations devront être présentées auprès de la CCDSA (Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité).

Toulouse Métropole met à disposition un document type de demande. Il est disponible sur le site : www.toulouse-metropole.fr

III. LES MESURES SUBSTITUTIVES

En cas de dépôt d'une demande de dérogation aux règles d'accessibilité, il convient de proposer des mesures compensatrices permettant de préserver l'autonomie de tous les usagers en dépit d'un non-respect des contraintes réglementaires. Il peut, par exemple, s'agir de la création de traversées de voies supplémentaires permettant de rejoindre le trottoir conforme d'en face (si le cheminement est inférieur à 1,40 m).

Il est important de rappeler que ces solutions ne pourront être envisagées qu'à l'issue d'une réflexion poussée incluant une éventuelle modification des sens de circulation, du nombre de voies, de la création de sens unique... En d'autres termes, les solutions alternatives ne sauraient être autre chose que des solutions de dernier recours.

ÉTABLIR UN DOSSIER DE DEMANDE DE DÉROGATION

- Établir une note détaillée présentant : l'insertion du projet dans son environnement, la composition du projet (habitations, liaisons, mode de déplacements prioritaires). Le traitement des espaces publics et collectifs, l'accessibilité des parcelles pour les personnes à mobilité réduite. L'argumentation zone par zone sur les contraintes, objet de la demande de dérogation, en justifiant que toutes les dispositions ont été prises pour respecter les règles d'accessibilité en amont du projet (définition des points bloquants et des contraintes particulières).
- Joindre les plans suivants :
 - Plan de situation à l'échelle de la commune ou du centre bourg,
 - Plan du cadastre ou du document d'urbanisme montrant l'urbanisation du secteur et les liaisons principales du quartier,
 - Plan-masse du projet avec indications des cotes altimétriques du terrain naturel et courbes de niveaux, des pentes des voiries et cheminements prévus, des traversées piétonnes, du mobilier urbain, de la nature des matériaux employés...
 - Profils en travers types,
 - Nature et dimensions du mobilier urbain (candélabres d'éclairage, bancs, poubelles, signalisation, abribus...),
 - Reportage photos sur les points sensibles objets de la demande,
 - Le cas échéant joindre l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France.

TRANSMETTRE LE DOSSIER AU PRÉFET

- Transmettre le dossier en 3 exemplaires au Préfet via la CCDSA (Commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité)
- En cas de dossier incomplet, une lettre recommandée avec AR invitera le gestionnaire à fournir les pièces complémentaires dans un délai d'un mois suivant la réception de la demande.
- Le délai de réponse est de 2 mois à compter de la date de réception du dossier complet
- Passé ce délai, l'absence de réponse vaut un avis favorable.