

Sous le pilotage du :

Certu

9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone :
04 72 74 58 00
télécopie :
04 72 74 59 00
mel : certu
@equipement.gouv.fr
www.certu.fr

Ont contribué à
la rédaction :

CETE

Normandie Centre

10, chemin de la Poudrière
76121 Le Grand-Quevilly
Cedex
téléphone :
02 35 68 82 29
télécopie :
02 35 68 82 52
mél : dact.cete-nc
@equipement.gouv.fr

CETE de l'Est

1, Boulevard de la Solidarité
Technopôle Metz 2000
BP 85230
57076 Metz Cedex 03
téléphone :
03 87 20 45 49
télécopie :
03 87 20 45 90
mél : cete-est
@equipement.gouv.fr

CETE de Lyon

25, Av. François Mitterrand
Case n°1
69674 Bron Cedex
téléphone :
04 72 14 30 30
télécopie :
04 72 14 30 35
mél : cete-lyon
@equipement.gouv.fr

CETE Méditerranée

Pôle d'activité d'Aix-les-Milles
30, rue Albert Einstein
BP 37000
13971 Aix-en-Provence Cedex 3
téléphone :
04 42 24 79 52
télécopie :
04 42 60 79 61
mél : cete-mediterranee
@equipement.gouv.fr

Réseau
Scientifique
et Technique
de l'Équipement



© 2006 Certu - La reproduction totale
ou partielle du document doit être
soumise à l'accord préalable du Certu.

• Comment s'y prendre ?

Pour bien faire

- Afficher une volonté et un engagement des élus ;
- Coordonner les services de la collectivité en interne (bâtiment, voirie, éclairage, gestion des réseaux...);
- Organiser une concertation avec les usagers, les associations, les professionnels et les acteurs de la ville (commerçants, livreurs...);
- Informer la population en continu afin de valoriser la démarche ;
- S'appuyer, si besoin, sur des compétences professionnelles extérieures (assistance à maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, professionnels du handicap...).



Source : CERTU

La méthode

Démarche organisationnelle

- Intégrer le diagnostic dans le contexte local actuel et futur (sécurité routière, planification, SCOT, PLU, projets d'aménagements...);
- Fixer les objectifs en terme de territoire, de calendrier, d'actions prioritaires...;
- Cerner les objets à analyser – bâtiments, voirie, espaces publics, transports collectifs ;
- Organiser la démarche pour passer d'un constat à une programmation pluriannuelle, en prévoyant les moments de concertation (usagers) et de validation (élus).

Démarche technique

- Choisir les données à relever sur le terrain en cohérence avec les modes d'exploitation utilisés (base de données, papier...).
- Mettre en place des moyens pour recueillir, sauvegarder et actualiser les données (base de données numériques, Système d'Information Géographique, tableurs...).
- Déterminer les étapes de validation technique et politique (choix du périmètre, des éléments observés, des handicaps traités...).
- Poursuivre le diagnostic par la réalisation et l'évaluation de travaux d'aménagements, ainsi que par l'extension de la démarche à d'autres territoires ou objets.

• Pour aller plus loin

Le CERTU s'est engagé dans la capitalisation et la recommandation de méthodes :

- Journées d'échanges dans le cadre du programme d'actions Ville Accessible à Tous ;
- Eléments de méthode pour la conduite de diagnostics et de plans de mise en accessibilité ;
- Eléments de méthode pour l'annexe accessibilité des PDU, pour les schémas directeurs de transports collectifs.

L'ensemble des services du ministère de l'Équipement (DDE, CETE) est en mesure de faire de l'assistance à maîtrise d'ouvrage sur la qualité d'usage urbaine notamment et plus particulièrement sur l'accessibilité urbaine.



Source : Grand Lyon

Références :

- www.certu.fr
- **CERTU - La concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite - Éléments méthodologiques**
Dossier - 71 pages - 2005
- **CERTU - Ville accessible à tous : Quels outils de diagnostic ? Actes de la journée d'échanges du 16 juin 2005**
Rapport d'études - 61 pages - 2005

Certu

CETE

Ville accessible à tous
Accessibilité aux personnes à mobilité réduite

FICHE n° 1

Mai 2006

Diagnostic d'accessibilité urbaine

Exemples et éléments pour de bonnes pratiques



Source : CERTU

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.

Toutes les collectivités locales auront à réaliser un état des lieux de l'accessibilité de leur territoire.

Cette plaquette présente brièvement quelques cas pratiques de diagnostics déjà réalisés, pour en tirer des éléments intéressants.

Le diagnostic d'accessibilité

• De quoi s'agit-il ?

Un état des lieux du cadre bâti, de la voirie, des espaces publics et des transports, réalisé dans une perspective de programmation de travaux d'amélioration de l'état de l'accessibilité.

En effet, depuis la loi du 11 février 2005, chaque commune, quelle que soit sa taille, doit élaborer un plan de mise en accessibilité de sa voirie et de ses espaces publics. De plus, toute commune ou groupement de plus de 5 000 habitants doit constituer une commission pour l'accessibilité qui est chargée de suivre, chaque année, « le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports ». La mobilité concerne tant les personnes handicapées que les personnes à mobilité réduite.

• Pour qui ?

Les collectivités locales qui ont la responsabilité d'élaborer les diagnostics :

- les élus ;
- les techniciens et leurs conseillers.

• Pourquoi ?

D'une part, le contexte législatif réglementaire impose une mise en accessibilité du cadre bâti, des espaces publics, de la voirie et des transports dans les 10 ans suivant la sortie des décrets d'application.

D'autre part, il s'agit :

- de répondre à une demande sociale des citoyens, relayée par des associations ;
- d'améliorer l'accessibilité de la ville et d'offrir une qualité d'usage pour tous ;
- d'anticiper les conséquences du vieillissement de la population.

Enfin, c'est un engagement des responsables locaux à faciliter l'intégration des personnes handicapées.

Les exemples de diagnostics présentés dans cette plaquette ont été réalisés avant la loi du 11 février 2005 et n'intègrent donc pas toutes les nouvelles dispositions, notamment la prise en compte de tous les handicaps et l'accessibilité des transports en commun.

Dossier
téléchargeable
sur le site
www.certu.fr

▷ Certu 2009/21



	Bâtiments			Voirie - Espaces Publics			
				Quartier - Centre-ville - Bourg			Communauté de communes
Etudes de cas	Gare TER	Troyes	Indice Passe-Partout	Marseille	Anecy	Communauté d'Erugué-Gaberic (29)	Grenoble
Territoires	105 gares TER de Haute- et Basse-Normandie et leurs abords	86 bâtiments + 80 km de voirie	7 bâtiments phares et 107 infrastructures satellites	quartier du centre-ville	centre-ville et quartier résidentiel	bourg	communauté d'agglomération METRO (23 communes)
Acteurs	<ul style="list-style-type: none"> • SNCF • RFF (Réseau Ferré de France) • Région • Elus • CETE • Associations de personnes handicapées 	<ul style="list-style-type: none"> • Directeur adjoint des services techniques de la ville • Bureau d'étude Accesmétrie • Groupe de travail intégrant les associations • Groupe de pilotage 	<ul style="list-style-type: none"> • Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité aux personnes Handicapées (GAMAH) • Ministère Wallon des transports 	<ul style="list-style-type: none"> • Direction des personnes handicapées de la ville • DDE • CETE 	<ul style="list-style-type: none"> • Elus • Service voirie • CETE • Commission extra municipale d'accessibilité 	<ul style="list-style-type: none"> • DDE • Elus • Service transport • CETE 	<ul style="list-style-type: none"> • Chargé de mission handicap de la "METRO" • CETE • Etudiants de l'Institut d'urbanisme • Communes volontaires : élus et techniciens
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité des bâtiments et des quais • Prendre en compte tous les handicaps 	<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité des ERP et de la voirie • Chiffrer le coût des travaux d'amélioration 	<ul style="list-style-type: none"> • Inciter les gestionnaires de bâtiments à améliorer l'accessibilité pour les PMR • Informer les personnes à mobilité réduite du niveau d'accessibilité du bâtiment 	<ul style="list-style-type: none"> • Diagnostic de 30 bâtiments communaux et de la voirie • Prise en compte des déficients moteurs et visuels • Création d'un outil d'aide à la décision 	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'un schéma directeur d'accessibilité urbaine • Etablissement d'une programmation pluriannuelle des travaux d'amélioration 	<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser un outil d'aide à la décision en vue d'élaborer un plan de mise en accessibilité 	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'un schéma directeur d'accessibilité urbaine dans chaque commune avec souci de cohérence intercommunale.
Méthodes	<ul style="list-style-type: none"> • Travail sur un cheminement des abords de la gare jusqu'aux quais • Observation de la signalétique • Accès aux services • Propositions de pistes d'amélioration 	<ul style="list-style-type: none"> • Système de notation de l'accessibilité des bâtiments et espaces publics • Utilisation d'une base de données • Propositions d'amélioration et chiffrage 	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse des différentes fonctions indispensables à l'accessibilité par type de handicap • Attribution d'une cotation basée sur une logique de déplacement propre à chaque type de déplacement 	<ul style="list-style-type: none"> • Délimitation du périmètre d'analyse • Définition de la méthode d'investigation en vue d'utiliser un Système d'Information Géographique (SIG) • Cartographie de 12 km de rues 	<ul style="list-style-type: none"> • Détermination du périmètre d'analyse • Repérage des points positifs et négatifs en matière d'accessibilité • Propositions d'amélioration en terme de performances à atteindre et non de solutions techniques • Etablissement d'un outil pour aller vers une programmation pluriannuelle 	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse du fonctionnement global de la commune • Choix de zones prioritaires • Analyse plus précise de cheminements et du cadre bâti 	<ul style="list-style-type: none"> • Large communication sur le projet d'action mais aussi durant l'action • Etablissement du cahier des charges • Mise au point d'éléments de méthode, y compris Planification des étapes du projet • Souci de confort d'usage pour tous
Particularités	<ul style="list-style-type: none"> • Bâti existant à conserver • Multiplicité de maîtres d'ouvrage • Maîtrises d'ouvrage impliquées 	<ul style="list-style-type: none"> • Patrimoine architectural à conserver • Volonté de la maîtrise d'ouvrage de disposer d'un plan d'actions à court, moyen et long terme, avec programmation budgétaire • Pas de mention de la cohérence de la chaîne d'accessibilité 	<ul style="list-style-type: none"> • La méthodologie ne prend pas en compte l'accessibilité de la voirie. • Subventions conséquentes du Ministère wallon de l'Équipement • Publication des indices sur internet 	<ul style="list-style-type: none"> • Site en pente et patrimoine historique • Participation active des services de la ville 	<ul style="list-style-type: none"> • Participation active des services de la ville • Rapidité d'établissement du diagnostic • Souci d'inculquer une culture, une dynamique plus que de faire une étude complète 	<ul style="list-style-type: none"> • Initiative de la DDE et non de la commune • Manque de crédits pour approfondir la démarche • Prise en compte progressive de la sécurité puis du confort pour tous 	<ul style="list-style-type: none"> • Chef de projet "METRO" concerné par le handicap • Forte mobilisation des services et des communes par la METRO • Culture "accessibilité" développée depuis de nombreuses années • Possibilité d'une aide financière de la METRO sur présentation d'un dossier d'actions
Résultats	<ul style="list-style-type: none"> • Connaissance de l'état d'accessibilité des gares à l'échelle d'une région • Document d'appui aux choix et à la réalisation des travaux. 	<ul style="list-style-type: none"> • Base de données actualisable • Tableau de synthèse proposant des améliorations chiffrées et constituant un outil d'aide à la décision pour le choix des travaux à réaliser en priorité • Système de notation non accessible pour la maîtrise d'ouvrage 	<ul style="list-style-type: none"> • Production d'un indice passe partout (IPP) permettant d'évaluer le niveau d'accessibilité du bâtiment en fonction de six catégories de PMR • Mise au point d'une méthodologie « en grappe » permettant de déterminer le niveau d'accessibilité d'un quartier 	<ul style="list-style-type: none"> • Support informatique permettant un suivi dans le temps des aménagements et facilitant la coordination des services • Carte de synthèse de l'état des lieux du territoire diagnostiqué 	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse des points émergents issus des constats faits dans une logique de parcours urbain • Cadre de restitution et d'exploitation des données en vue d'une programmation pluriannuelle des travaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Examen du fonctionnement de la commune et de ses quartiers et élaboration d'une carte de fonctionnement de la commune par quartier • Réalisation d'un guide spécifique aux travaux de voirie • Plaquette de sensibilisation 	<ul style="list-style-type: none"> • Constitution de groupes de travail dans la phase pré-étude qui ont permis de "sensibiliser" les communes avant l'action • Définition des tâches à réaliser et constitution d'une "boîte à outils" • Etablissement d'un questionnaire pour la réalisation des diagnostics • Test sur deux communes volontaires

Les références concernant l'ensemble des cas étudiés se trouvent dans le dossier « Diagnostic d'accessibilité urbaine : analyse comparative de cas et propositions » téléchargeable prochainement sur le site www.certu.fr

Principaux points de vigilance qui ressortent des études de cas présentées :



- Garder les exigences de qualité voulues tout au long du projet.
- La qualité de l'accessibilité dépend des exigences de la maîtrise d'ouvrage et de l'implication, de la maîtrise d'œuvre.
- S'interroger sur la place à donner aux associations, ne pas confondre usagers et professionnels.
- La réglementation ne garantit qu'une qualité minimale. Il faut chercher à aller au-delà des seuils réglementaires dans un souci de confort d'usage pour tous.
- Faire le diagnostic avec le souci permanent du principe de la chaîne de déplacement.
- Veiller à respecter le rôle de chacun et chercher à les faire activement participer : élus, techniciens, directeur de services techniques, associations...



Source : CERTU