

Une montagne accessible à tous

Le défi des communautés de communes du Vercors et du Pays du Royans

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.

L'article 45 de la loi du 11 février 2005 prévoit, dans chaque commune, la réalisation d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics d'ici décembre 2009. Dans la Drôme, deux communautés de communes se sont saisies de l'opportunité de création d'un pôle d'excellence rurale pour mener ensemble une réflexion globale sur l'accessibilité de leurs bâtiments et de leurs espaces publics, dans un contexte de fortes contraintes topographiques.

Vercors et Pays du Royans : deux communautés de communes sensibilisées au handicap

Les deux communautés de communes du Vercors et du Pays du Royans regroupent 16 communes, allant de 50 à 2 895 habitants, et représentant en tout 8 335 résidents permanents.



Un territoire situé au cœur du parc régional du massif du Vercors, entre Valence et Grenoble

Source : IGN

Ce territoire dispose de stations de sports d'hiver telles que, par exemple, la station du col du Rousset. Cette dernière axe son activité hivernale autour du ski alpin (1 télésiège, 6 téléskis, 30 pistes, 1 stade de

biathlon...), du ski de fond (départ de la Grande traversée du Vercors) et de la randonnée (pistes de chiens de traîneaux...).

En été, elle offre de nombreuses possibilités de randonnées à pied ou en VTT et accueille le passage de la fête de la transhumance.

Plusieurs manifestations handisports ont déjà été organisées, en été comme en hiver, dans le massif du Vercors et certains sites du territoire considéré avaient déjà enclenché une réflexion et des actions dans ce sens (équipement en matériels spécifiques, recrutement de personnels et de moniteurs spécialisés...).

En outre, les élus locaux et certains habitants connaissent bien la thématique du handicap car le secteur abrite trois centres d'accueil spécialisés (pour personnes handicapées motrices et mentales) qui, à eux trois, représentent le premier employeur du territoire.

Certu 2009/52



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



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

La création d'un Pôle d'excellence rurale, déclencheur de réalisation des PAVE

En 2007, les deux communautés ont eu l'opportunité d'accueillir un étudiant en Tourisme qui, dans le cadre de son travail de fin d'études, a élaboré avec les élus un dossier pour la labellisation d'un **Pôle d'Excellence Rurale** (PER) ayant pour titre « *Handicap : le Royans - Vercors, une montagne accessible à tous* ».

Les objectifs de ce pôle sont, le développement de l'accessibilité en Royans-Vercors et la valorisation du patrimoine touristique afin

d'offrir, notamment au public handicapé, des prestations adaptées en termes d'hébergement, de circulation, d'accessibilité des villages et des activités ludiques, culturelles ou physiques, d'accès aux commerces et d'accueil.

Le PER a bénéficié d'une subvention de 675 000 € sur 2 ans.

Avec l'assistance du CAUE de la Drôme, un cahier des charges a été élaboré afin de sélectionner un assistant au maître d'ouvrage chargé de réaliser les études nécessaires.

Les Pôles d'excellence rurale (PER) ont été créés afin de soutenir les dynamiques d'initiative rurale et d'encourager l'innovation. L'État a lancé un appel à projets national qui doit permettre de labelliser et de soutenir les projets sélectionnés. Cette politique vise à répondre à une série de quatre enjeux nationaux prioritaires pour l'État.

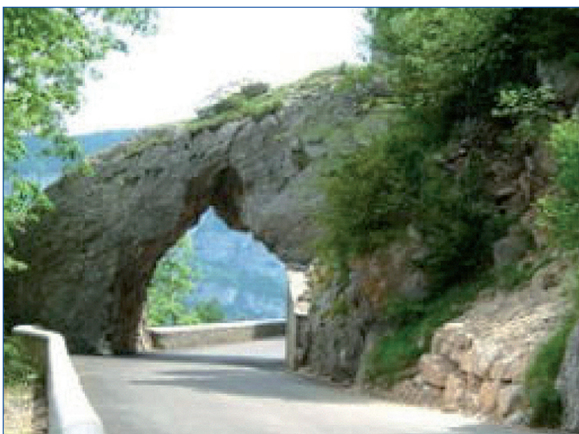
La problématique de l'accessibilité aux personnes handicapées est présente dans deux de ces quatre thématiques :

- la promotion des richesses naturelles, culturelles et touristiques ;
- l'offre de services et l'accueil de nouvelles populations.

Une mission de réflexion globale et transversale sur l'accessibilité du territoire

La mission comprenait la réalisation de :

- 16 diagnostics d'accessibilité, accompagnés de propositions d'aménagements (traduits en Plans d'Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) par l'équipe d'étude ;
- fiches de préconisations pour le bâti public et privé, notamment les commerces et les hébergements, mais aussi pour des sites particuliers (pontons de pêches, cheminements, chemins de randonnées adaptés ...) ;



Des contraintes naturelles et topographiques fortes, à intégrer aux réflexions de mise en accessibilité

- d'un cahier des charges pour la création d'un établissement d'accueil touristique accessible ;
- de visites de validation des aménagements mis en œuvre.

Dans le contexte de la nouvelle réglementation, l'ambition d'offrir « une montagne accessible à tous », nécessite d'être en mesure de définir les besoins liés à tous les types de handicaps et de les confronter à la contrainte d'une topographie difficile.

C'est pourquoi, en novembre 2007, les deux communautés ont choisi la réponse conjointe :

- du Pôle Ingénierie Technique de la Direction Départementale de l'Équipement de la Drôme, qui s'est attachée à constituer une équipe projet en mesure de cerner l'essentiel des composantes de la réflexion (avec la subdivision territoriale de Romans pour sa connaissance du terrain et des acteurs locaux),
- et du Centre d'Études Techniques de l'Équipement de Lyon, pour son expertise en matière d'accessibilité et de méthodologie à mettre en œuvre dans une telle mission.

Méthodologie proposée

Pour la réalisation des 16 PAVE, l'équipe a proposé une étude en **trois étapes** successives, soumises chacune à la validation des élus.

- La **première étape** consiste à **analyser le fonctionnement** de chaque commune par rapport aux autres et par rapport à son propre territoire afin d'évaluer les besoins et les enjeux en matière d'accessibilité et de déterminer **des lieux et des itinéraires prioritaires**. Un classement selon l'enjeu d'accessibilité (enjeux forts, moyens et faibles) est alors proposé afin de hiérarchiser ces lieux et itinéraires en fonction de certains critères, dont notamment la topographie. Cette étape intègre dans l'analyse les deux autres domaines de la **chaîne du déplacement** que sont le cadre bâti (y compris les commerces et les hébergements) et les transports en commun.
- Sur la base des lieux et itinéraires retenus précédemment, la **seconde étape** consiste à **réaliser un état des lieux** des conditions d'accessibilité et à **proposer des principes d'aménagements** ainsi que des préconisations sur les bâtiments posant problème.
- La **troisième étape** consiste à **réaliser un programme d'actions** en fonction de la hiérarchisation précédente, des besoins attendus et de leurs coûts estimés. Ce programme est à établir avec les élus afin qu'ils puissent se l'approprier et le faire évoluer dans le temps.

Afin de sensibiliser tous les acteurs, l'équipe d'étude et les élus ont organisé une journée de sensibilisation aux handicaps et à la nouvelle réglementation dans un des centres spécialisés de la MGEN, à Saint-Thomas.

Une centaine de personnes était présente, regroupant, outre les élus locaux et les

habitants, des commerçants, des hébergeurs, des associations de personnes handicapées, des représentants en matériel, des membres du Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement (CAUE) et des responsables de la Région Rhône-Alpes (gestionnaire des PER).

Première étape : analyse du fonctionnement du territoire

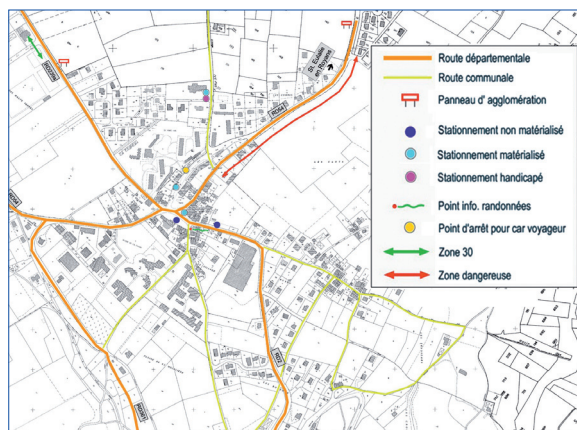
Cette analyse est centrée sur les **besoins et les usages** en matière de déplacements. Elle s'appuie sur les **documents d'urbanisme**, les différents **projets communaux**, les **visites de terrain** et sur les **entretiens** réalisés avec des élus, avec des associations représentatives du handicap, des habitants, mais également avec des responsables de services (écoles, centre d'hébergement, commerces...) des différentes communes. Elle porte sur le fonctionnement général du territoire de chaque commune et de celui des deux communautés, voire au-delà...

En effet, il convient de prendre en compte toutes les réglementations, les diverses évolutions et les documents d'urbanisme dont la portée est plus large que le territoire communal et qui sont susceptibles de contenir des orientations, conseils ou préconisations en matière d'aménagement et de développement du territoire (par exemple : charte du parc naturel, directive territoriale d'aménagement des Alpes du nord...).

Cette analyse est menée autour de trois thèmes :

- **Les infrastructures routières et les déplacements**, qui permettent d'appréhender les modes, usages et contraintes de tous les types de déplacements, ainsi que les considérations de sécurité routière.

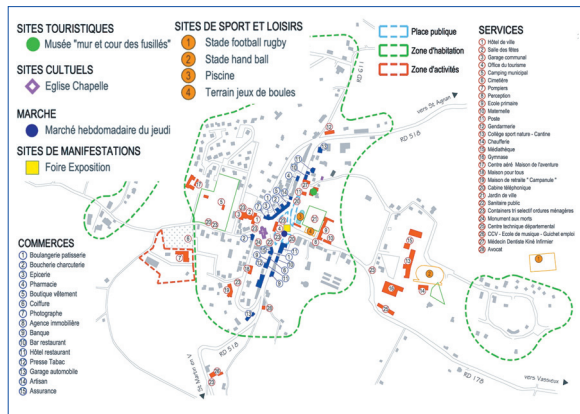
Cette étape permet d'identifier des itinéraires existants ou manquants qui présentent des enjeux en matière d'accessibilité, principalement au niveau des déplacements piétons et de leur **interface avec les transports collectifs**. L'environnement de moyenne montagne considéré ici implique des **conditions climatiques hivernales spécifiques**. Outre le froid et les chutes de neige, des mesures de viabilité hivernale comme le salage ou le déneigement sont des contraintes supplémentaires à prendre en compte, avec la topographie, en termes d'infrastructures et de déplacements.



Les rues principales, supports de déplacements

- **Les pôles d'attractivité** qui, selon leurs usagers (résidents ou touristes...), leur fréquentation, leur situation géographique et topographique, sont ou deviendront des lieux à enjeux d'accessibilité.

L'interface avec le cadre bâti est appréhendée dans ce chapitre, sous l'angle notamment des accès aux différents bâtiments depuis la voirie. Les villages s'étant historiquement « perchés » en altitude, ces connexions posent de nombreux problèmes : les pentes, les rampes et les seuils sont les difficultés majeures rencontrées.



Les lieux du quotidien, vecteurs de déplacements

- **Le développement du territoire**, qui permet d'anticiper l'évolution de la physionomie et donc des usages de la commune à échéance moyenne (6 à 8 ans), afin de prendre en considération ces mutations dans les choix des lieux et des itinéraires à traiter en priorité. Pour ces zones futures de développement, les équipements se situent généralement sur des secteurs topographiquement peu chahutés ; en revanche, les zones d'habitat prévues se situent plutôt, elles, à flancs de coteaux.

Il faut alors réfléchir sur les accès aux bâtiments, sur les cheminements qui y mènent (passer parfois par un cheminement

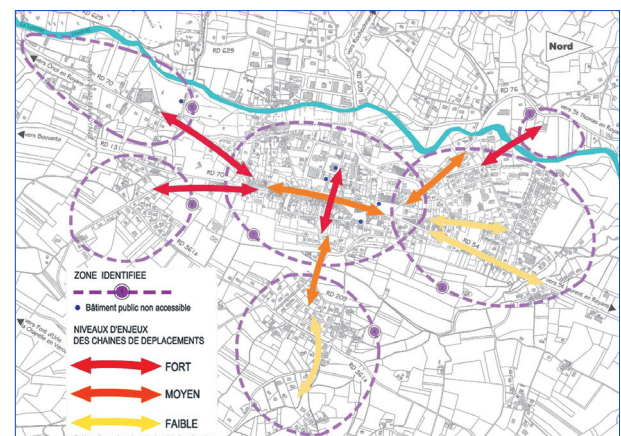
moins direct pour compenser une déclivité trop importante par exemple) et sur une signalétique particulière pour ceux-ci.



Les projets d'urbanisation, générateurs de déplacements supplémentaires

Cette analyse fonctionnelle permet de repérer les zones, les équipements publics ou privés et les sites particuliers qui influent ou influenceront sur les usages en matière de déplacements.

Cela permet surtout **d'identifier des lieux et des itinéraires** où il est le plus pertinent et le plus urgent d'intervenir pour les personnes handicapées ou, plus largement, à mobilité réduite.



Hierarchisation des lieux et itinéraires selon trois niveaux d'enjeux d'accessibilité : forts, modérés et limités

Seconde étape : état des lieux et propositions d'aménagement sur les lieux et itinéraires à enjeux d'accessibilité

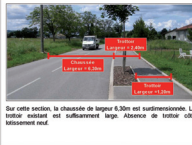





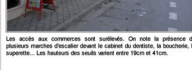

Les différentes propositions de hiérarchisation des itinéraires et des lieux à enjeux ont été discutées, modulées et modifiées avec les élus. Après validation, un état des lieux de l'accessibilité a été réalisé sur la base de visites sur le terrain et d'examen des projets en cours. Celui-ci identifie tous les dysfonctionnements, les non-conformités vis-à-vis de

la réglementation ainsi que tout ce qui est de nature à générer un risque ou un inconfort pour les usagers à mobilité réduite.

L'état des lieux est accompagné, pour chaque dysfonctionnement repéré, de propositions d'aménagement permettant une amélioration de la situation au regard des préoccupations d'accessibilité.

La mise en page sous forme de tableau, reprenant la hiérarchisation par enjeu, présente :

- le type d'enjeu et le site ;
- l'état des lieux (appelé « diagnostic »), qui décrit les dysfonctionnements constatés à l'aide de photos et de phrases simples ;
- les pistes de réflexion qui comportent des esquisses d'aménagement, photomontages, avec rappel de la réglementation et commentaires ;
- un plan de repérage.

ENJEU ET SITE	DIAGNOSTIC	PISTE DE REFLEXION	REPERAGE
M2 Relation zone habitat Nord-Ouest Le Village	 Sur cette section, la chaussée de largeur 6,30m est surdimensionnée. Le trottoir existant est suffisamment large. Absence de trottoir côté bâtiment routier.	 Il est conseillé de réaliser un trottoir continu sur la photo pour faciliter les déplacements vers le nouveau bâtiment et le village malgré la présence du trottoir côté immeuble. La largeur devra être supérieure ou égale à 1,50m. Le revêtement peut être de sable stabilisé. Les trottoirs du trottoir seront traités avec des pentes inférieures ou égales à 5%.	
M3 Centre-ville	 Au niveau du centre-ville devant les commerces, le trottoir du trottoir est insuffisant alors que les déplacements piétons sont nombreux.	 La géométrie du site conduit à proposer le déport de la chaussée afin d'élargir l'espace piétonnier devant les commerces. La chaussée est surélevée au moyen d'un platelage. Les trottoirs sont au même niveau. Le confort des déplacements est ainsi largement amélioré.	
	 Les accès aux commerces sont surélevés. On note la présence de plusieurs rampes d'accès devant les commerces. La banchette, la rampe... Les hauteurs des seuils sont entre 10cm et 41cm.	 Afin de pallier la hauteur des différents seuils, il est préconisé d'aménager une rampe d'accès. En conséquence, la hauteur du seuil le plus élevé de 41cm (supérieur) la largeur du trottoir doit être égale à 2,20m pour supporter une pente de 5%. L'angle d'atterrissage de quel côté doit être celui de la rampe pour simplifier sa réalisation.	

Présentation permettant d'avoir la vision du problème et de sa solution, appréciée des élus

Quand accessibilité et développement du territoire se rejoignent

Bien que n'étant pas l'objet principal du PAVE, les objectifs des réflexions menées en amont, en termes d'aménagement durable des territoires, ont été intégrés aux propositions. En effet, il apparaît incontournable et conseillé, à chaque fois que cela est possible, de replacer la problématique de l'accessibilité dans une réflexion plus globale (urbanisme) et transversale (déplacements et sécurité). Cette démarche amène parfois à prendre en compte et à améliorer la situation de l'accessibilité de manière différente pour traiter conjointement d'autres problématiques de développement du territoire.

Par exemple, dans le cadre du PER, un financement spécifique a été attribué pour l'acquisition de calèches adaptées permettant ainsi à des propriétaires de gîte de proposer des promenades et des déposes aux stations de ski à leurs clients handicapés (ou non) en remplacement de la mise en place de navettes spécifiques.

Des prescriptions particulières ont été données pour la création de chemins de randonnée en montagne qui soient adaptés à tous. Celles-ci ont parfois amené à rendre le chemin « naturel » plus sinueux pour diminuer les pentes ou proposer des mesures compensatoires (rampes en bois, bancs, ...) lorsque le respect strict de la norme ne pouvait être atteint.

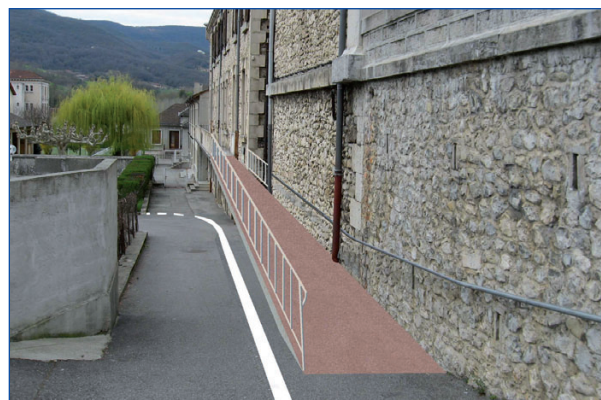


Des chemins de randonnée adaptés aux besoins du plus grand nombre

Pour les accès aux bâtiments, des paliers et des rampes ont été réalisés en caillebotis métalliques afin de permettre à la neige de passer au travers. Posés sur des murets en pierres, ils gardent un aspect esthétique en accord avec le style architectural local.



Des rampes d'accès aux bâtiments publics qui intègrent architecture et contrainte climatique locales



Passerelle réalisée dans la continuité de la forte pente de la rue pour accéder à une bibliothèque située en premier étage (coût : 40 000 €)

Troisième étape : estimation des coûts et programme d'aménagement

Certu

9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06

téléphone :
04 72 74 58 00
télécopie :
04 72 74 59 00
mel : certu
@developpement-
durable.gouv.fr
www.certu.fr

Contacts :

Maryvonne Dejeannes
04 72 74 58 67
VOI.certu@
developpement-durable.gouv.fr
Laurent Saby
04 72 74 58 85
laurent.saby@
developpement-durable.gouv.fr

Ont contribué à la rédaction :

CETE de Lyon

46, rue Saint-Théobald
38081 L'ISLE D'ABEAU

téléphone :
04 74 27 53 00
télécopie :
04 74 27 68 75
mél : cete-lyon
@developpement-
durable.gouv.fr

Contacts :

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

DDE de la Drôme (26)

4, place Laennec - BP 1013
26015 VALENCE Cedex

téléphone :
04 75 79 75 79
télécopie :
04 45 42 87 54
mél : dde.drôme
@developpement-
durable.gouv.fr

Contacts :

Marc Lerouge
04 75 79 75 55
marc.lerouge@
developpement-durable.gouv.fr

Remerciements :

Communauté de Communes du Pays du Royans

28, rue Alléobert
26190 SAINT-JEAN-EN-ROYANS

Contacts :

Aurélie Gachon
chargée de mission PER

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

Photographies et
planches graphiques
DDE de la Drôme (26)

Mise en page
CETE Normandie Centre
Antoine Jardot
02 35 68 89 33

Un quart des propositions a été rediscuté ou modifié dans le cadre de la concertation avec les élus. Sur certains secteurs où la topographie était très affirmée, les propositions se sont attachées à tendre vers la plus forte amélioration possible, tout en dérogeant éventuellement à la réglementation en accord avec les associations (la saisine de la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité pour impossibilité technique avérée est alors nécessaire). Une dérogation n'étant jamais globale (relative à l'ensemble des dispositions et à tous les types de handicaps), ceci n'a pas empêché de prévoir d'implanter dans ces secteurs des mains courantes, des bancs, un revêtement contrasté... Des préconisations ont aussi été faites sur les accès aux bâtiments et sur les points d'arrêts de transports en commun.

Des estimations financières sommaires des travaux d'aménagement ont été proposées, qui ne tenaient pas compte des acquisitions et des déplacements éventuels de réseaux. Pour certaines propositions, des choix techniques nécessitaient des études spécifiques dont le coût n'était pas non plus pris en compte.

Les priorités qui se dégagent de l'ensemble de l'étude sont mises en évidence dans chacun des 16 documents réalisés, notamment en vue d'aboutir à des **aménagements cohérents et homogènes sur l'ensemble du territoire** des deux communautés.

Les municipalités restent libres de réaliser leurs programmes en fonction du recoupement des objectifs communaux et inter-communaux d'aménagement.

L'équipe d'étude et la chargée de mission recrutée par les deux communautés pour la mise en œuvre du PER, ont assisté chaque municipalité afin de réaliser un programme d'actions sur l'ensemble du territoire. Une limite a été fixée dans le temps pour la réalisation de ces actions par les élus : la prochaine échéance électorale de 2014.

En juin 2008, l'ensemble des 16 plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics a été validé et à la fin du second semestre 2008, environ 50 dossiers de demande de financement ont été déposés auprès de la Région Rhône-Alpes avec un objectif de premières réalisations courant 2009.

Toutes les réflexions qui ont été menées dans le cadre de cette démarche avaient, outre l'objectif d'amélioration des conditions d'accessibilité, celui de la qualification du territoire :

- par la demande du label « Tourisme et handicap » (toutes déficiences) pour la maison d'accueil du Vercors et du Pays du Royans (qui se veut exemplaire) et pour quelques sites particuliers ;
- par la signature d'un contrat de territoire « Tourisme et loisirs adaptés » avec la Région Rhône-Alpes (financement de 40 à 60 % de projets sur 3 ans, avec une enveloppe globale maximum de 800 000 €), obtenu grâce au caractère exemplaire de la mise en œuvre du PER.

Ainsi la démarche de mise en accessibilité des communes rurales, outre l'obligation réglementaire qu'elle représente, peut bien participer à la valorisation de la qualité du cadre de vie offerte par ces territoires.

Nota : la présente fiche ne doit pas être considérée comme une recommandation et des solutions différentes pourront être adoptées selon les circonstances.

Pour en savoir plus :

- Éléments de méthodologie sur les diagnostics d'accessibilité (Certu - Collection Références - Cd-Rom - octobre 2008).
- Accessibilité de la voirie et des espaces publics : éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes (Certu - Collection Dossiers - 2006).
- Expérimentation en vue du plan de mise en accessibilité de voirie et espace public (Certu - Fiche VAT n°2 - 2007).
- Les enfants et l'accessibilité de la ville : expérience en vue du plan de mise en accessibilité de Cazouls-lès-Béziers (Certu - Fiche VAT n°9 - septembre 2009).
- Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics : concrétiser après le diagnostic (Certu - à paraître).