

L'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées

- Dans un secteur de la ville de Vineuil (41)-





ETIENNE Sylvain
Magistère 1
Projet individuel
2004-2005

L'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées

- Dans un secteur de la ville de Vineuil (41)-

Centre d'Etudes Supérieures d'Aménagement
Parc universitaire des 2 Lions
37 000 TOURS

SOMMAIRE

INTRODUCTION	p 3
PRESENTATION GENERALE DU SUJET	p 4
<u>PRESENTATION DE LA COMMUNE</u>	p 5
I. Situation et historique	p 6
1 - <u>Situation</u>	p 6
2 - <u>Historique</u>	p 7
II. Aspects naturels de la commune	p 8
1 - <u>Relief et hydrographie</u>	p 9
2 - <u>Géologie et pédologie</u>	p 9
3 - <u>Boisements</u>	p 9
4 - <u>L'activité agricole</u>	p 10
III. Activités et aspects administratifs	p 11
1 - <u>Réseau viaire</u>	p 11
2 - <u>Commerces et équipements</u>	p 12
3 - <u>Aspects administratifs</u>	p 12
IV. Aspects démographiques	p 14
1 - <u>Le logement</u>	p 14
2 - <u>La population</u>	p 15
3 - <u>L'emploi</u>	p 15
<u>LE HANDICAP EN France</u>	p 18
I. Une définition qui a évolué	p 19
II. Des chiffres variables pour une population grandissante	p 20
III. Evolution législative depuis 1975	p 22
IV. Les principaux acteurs	p 23

LE PROJET	p 24
<u>PRESENTATION ET SITUATION</u>	p 25
I. La Z.A.C. des Paradis	p 26
II. Mon projet	p 28
III. Rappel des principales règles d'accessibilité en matière de voirie	p 29
<u>DIAGNOSTIC</u>	p 31
I. La rue des Tailles	p 32
II. La rue des Anciens Combattants	p 33
III. La rue Grande	p 35
IV. Sur l'ensemble de la zone d'étude	p 37
<u>PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT</u>	p 38
I. La rue des Tailles	p 39
II. La rue des Anciens Combattants	p 42
III. La rue Grande	p 42
IV. Sur l'ensemble de la zone d'étude	p 45
V. Aspects financiers	p 46
CONCLUSION	p 47
BIBLIOGRAPHIE	p 48
REMERCIEMENTS	p 49
TABLE DES ILLUSTRATIONS	p 50

Introduction

Le mot « handicap » est un terme souvent utilisé et qui pourtant regroupe un panel de situations diverses et variées très souvent difficiles à appréhender pour les personnes ne les vivant pas directement.

Ces dernières années, il y a tout de même eu une prise en compte de cette diversité qui nous amène à employer le terme « personne à mobilité réduite » plutôt que celui d'handicapés car il recouvre mieux la réalité des différentes situations.

Bizarrement, quand on se promène en ville, on a l'impression que celle-ci a été pensée pour un petit nombre de personnes « standard », « normales » qui n'éprouvent aucune gêne ; et non pour la plupart des citoyens qui se retrouveront forcément dans une situation altérant leur mobilité un jour ou l'autre (cela peut aller d'une jambe cassée, à la cécité en passant également par les femmes enceintes, la paralysie ou bien la vieillesse...).

Chemins infranchissables, équipements inutilisables sont les difficultés que rencontrent quotidiennement les personnes à mobilité réduite et pourtant ceci n'est pas inéluctable si la société sait se rendre accessible.

Malgré les efforts effectués ces dernières décennies, l'accessibilité dans les villes n'est toujours pas satisfaisante, j'aimerais citer un exemple : celui de la ville de Paris où seulement 5 % des bâtiments publics sont accessibles ; ce qui dénote bien des progrès qu'il reste à effectuer dans ce domaine afin de permettre à chaque personne de se déplacer librement.

Maintenant, les nouvelles constructions de bâtiments et voiries publiques sont soumises à des règles les obligeant à intégrer l'accessibilité lors de leur conception. C'est avec ces contraintes qu'un nouveau lotissement nommé la ZAC des Paradis va être construit à Vineuil, petite commune urbaine du Loir-et-Cher, celui-ci se situera entre le centre bourg ancien et les installations scolaires et sportives déjà présentes mais malheureusement non accessibles.

Le but de ce projet est donc de faire un diagnostic sur la voirie existante au pourtour de ce futur lotissement adapté à tous et essayer de proposer des solutions d'aménagement ; j'ai choisi ce projet d'une part parce que la commune de Vineuil est proche de la mienne. Et d'autre part parce que le sujet de l'accessibilité est de plus en plus présent dans les mentalités actuellement : en effet, du fait de l'augmentation du nombre de personnes âgées, il y aura forcément augmentation du nombre de personnes à mobilité réduite ; on a vu pour la première fois cette année des publicités télévisuelles traitant du sujet.

Dans un premier temps, cette étude consistera en une présentation de la commune de Vineuil. Puis, dans un second temps elle établira un petit historique de la prise en charge du handicap suivant les époques, des principaux acteurs dans ce domaine, ...

Ensuite, il y aura une présentation du projet de la ZAC des Paradis ; puis des principales règles d'urbanisme se rapportant à la voirie.

Et enfin, on effectuera un diagnostic de la voirie autour de ce futur lotissement ; diagnostic qui devrait aboutir à des propositions d'aménagement.

PRESENTATION GENERALE

DU

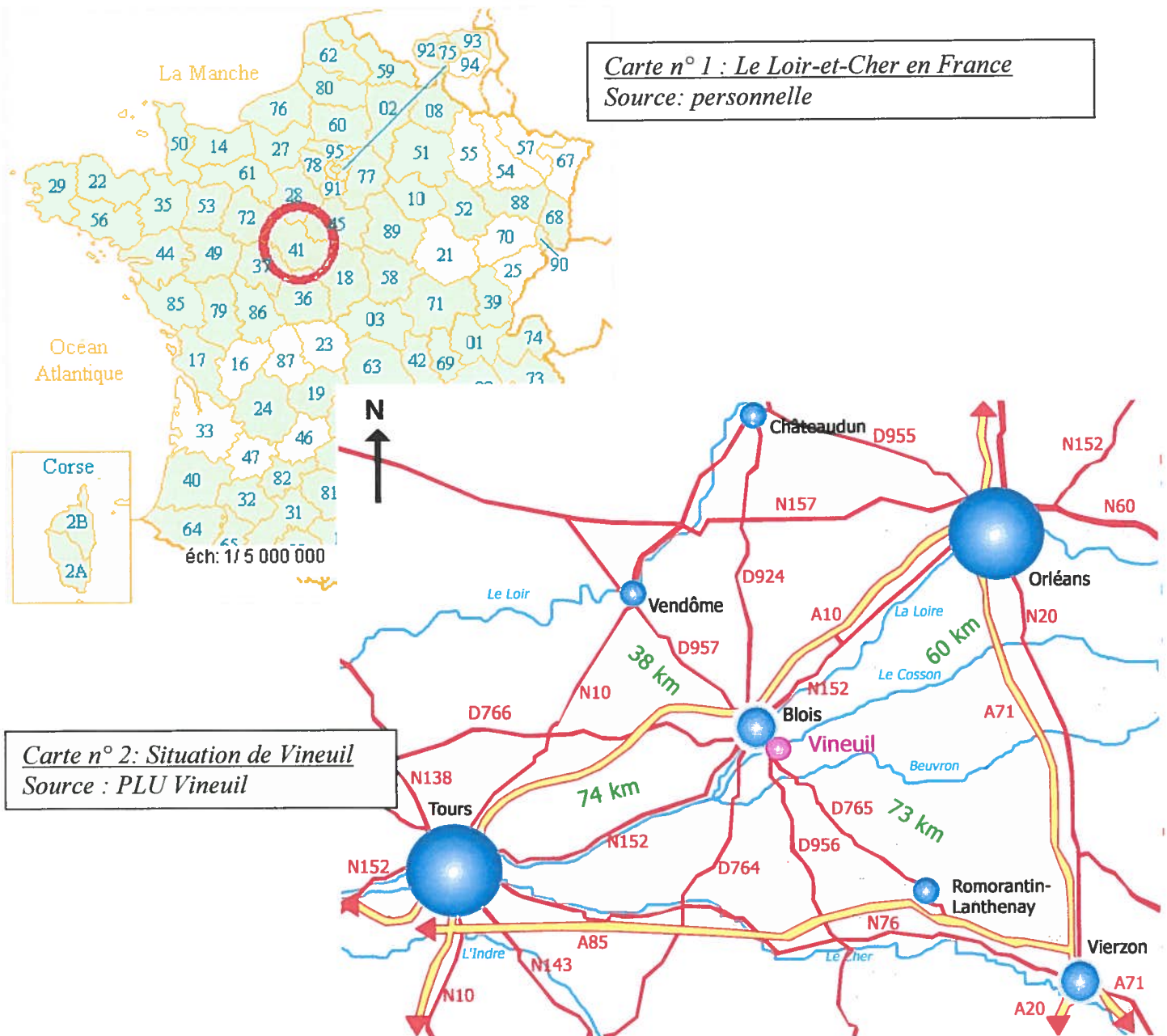
SUJET

PRESENTATION
DE LA
COMMUNE

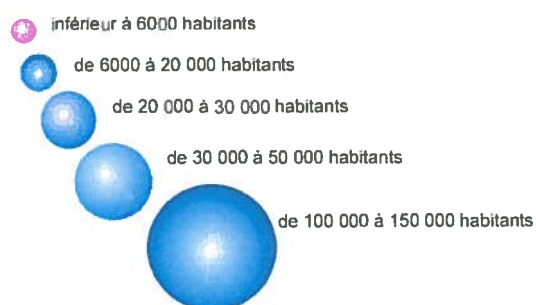
I. Situation et historique

1- Situation

Vineuil est une commune du Loir-et-Cher qui jouxte Blois du côté Sud de la Loire.



Source : extrait carte IGN 1/1000000
Conception SIAM Centre - Juillet 2001



2 - Historique

Vineuil vient du mot Gallo-Romain « vinoialon » qui venait lui-même du mot latin vinum : la vigne et du mot celte jalon : le champ.

Vineuil fut pendant longtemps une commune rurale, un village, comme le montrent les anciennes bâtisses agricoles présentes dans le centre (18^{ème}-19^{ème}) ; elle vivait de la production céréalière et de la viticulture comme beaucoup de villages de Beauce. De plus le fait que la Loire passe dans la commune lui permettait de faire du commerce fluvial, pour s'approvisionner en pierre par exemple.

Elle s'est peu à peu étendue absorbant ainsi les hameaux alentours (avant les Noëls étaient un village à part et le Sud Cosson, un groupe de hameaux).

C'est à partir de 1900 que la commune commence à prendre un caractère urbain avec la venue de bourgeois, ceci se traduit par la construction de grandes maisons avec cour minérale devant et vaste jardin derrière surtout présentes dans le centre et aux Noëls.

Mais c'est dans les années 60 que Vineuil va devenir une ville en profitant de l'extension blésoise comme l'ont fait les autres communes périphériques. C'est à cette époque que Vineuil va accueillir ses premiers habitats pavillonnaires qui vont densifier les 3 pôles d'habitats préexistants qui tendent aujourd'hui à se connecter.

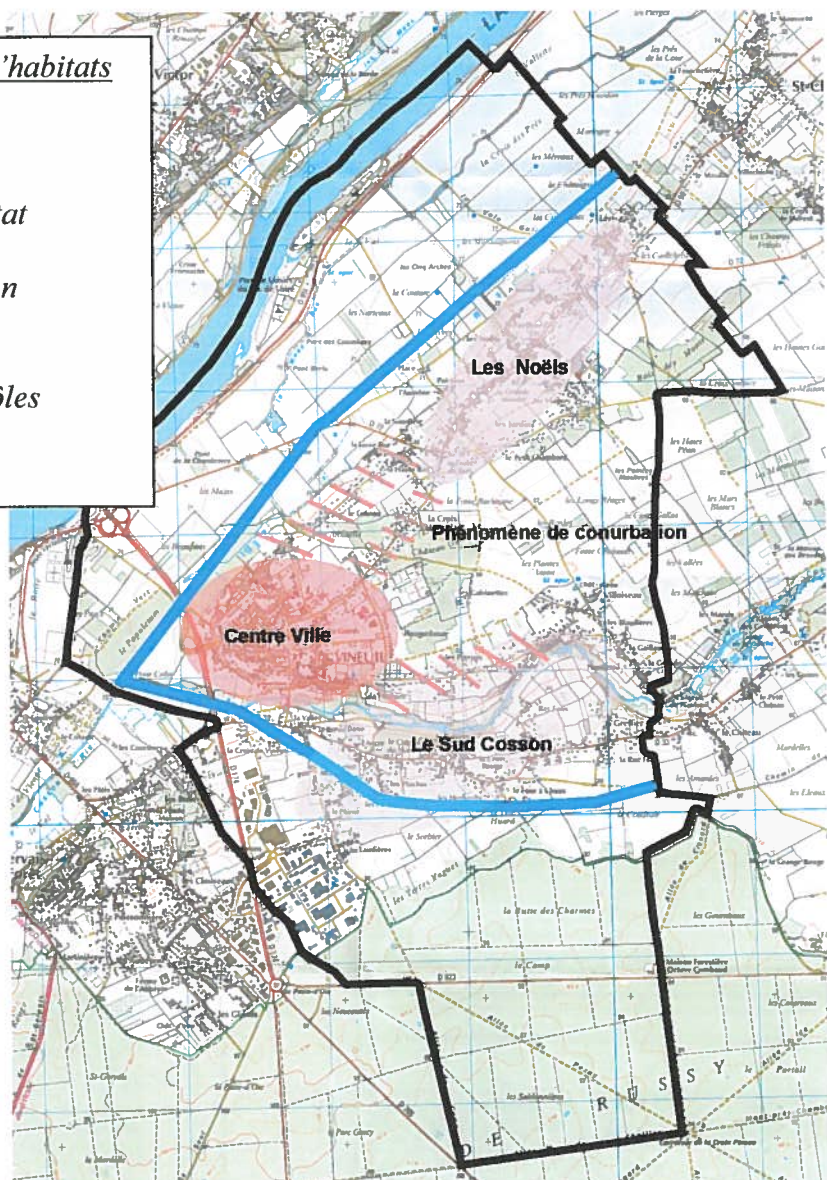
Carte n° 3 : Les 3 pôles originels d'habitats

Source : PLU Vineuil

Légende :

- ovals : pôles originels d'habitat (densifiés depuis 60's)
- ligne bleu : limite de l'extension résidentielle
- traits rouges : phénomène de conurbation actuel entre les pôles

Echelle : 1/25000 (Nord en haut)



II. Aspects naturels de la commune

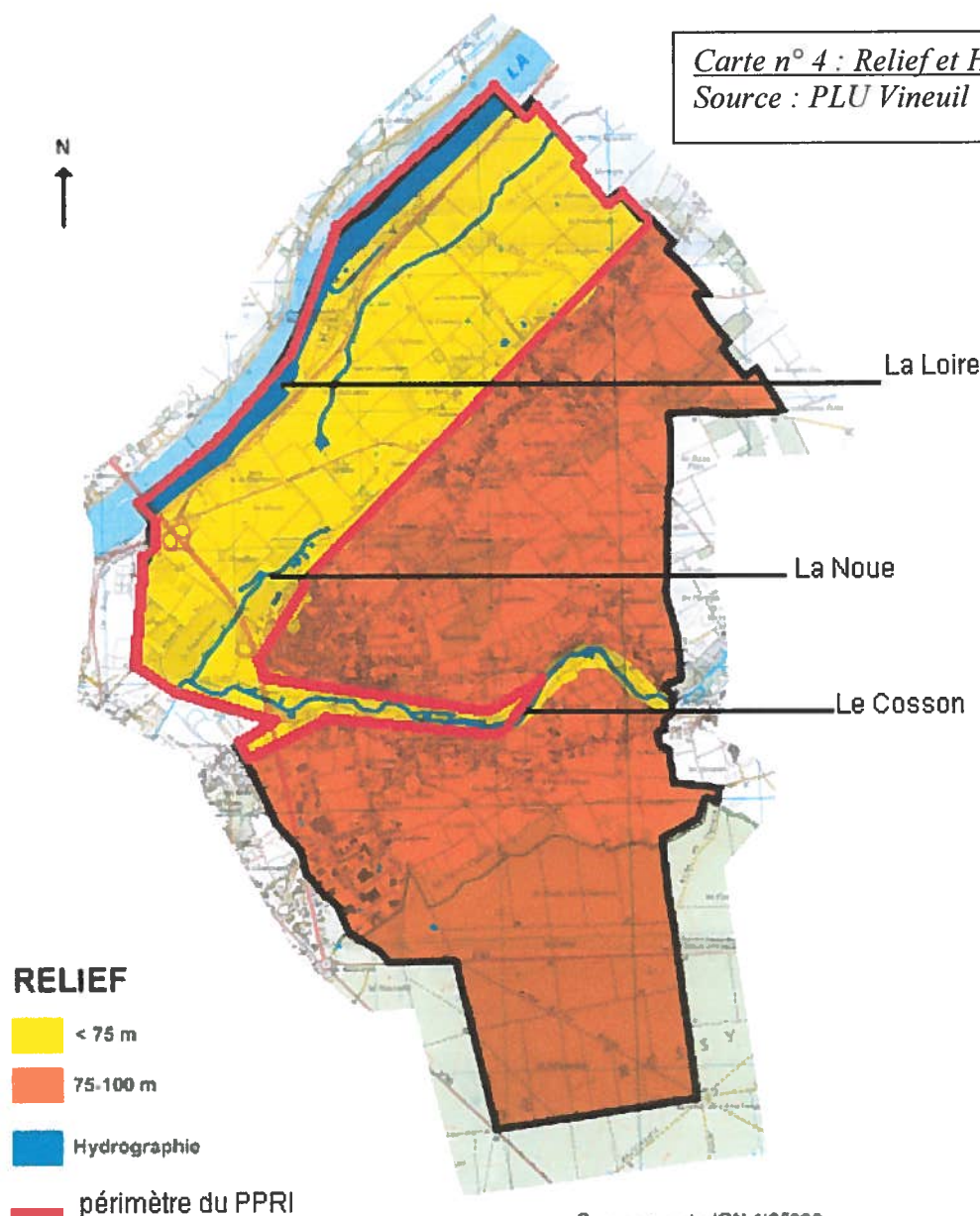
1- Relief et Hydrographie

Vineuil s'étend sur 2234ha, elle dispose d'un riche réseau hydrographique dont le fleuve principal est la Loire qui constitue la limite Nord de la commune ; elle est aussi traversée par une rivière : le Cosson ainsi que par un affluent du Cosson nommé la Noue.

La présence de ces rivières et de leurs ripisylves donne naissance à de très beaux paysages, de plus elles permettent certaines activités tels que les loisirs nautiques en bord de Loire ou la présence de vignobles sur les coteaux du Cosson.

Le relief est assez peu marqué, il va de 69m d'altitude pour le point le plus bas (en bord de Loire) à 100m pour le point le plus haut (en limite Ouest de la commune), ce qui pose des problèmes d'inondations lors des crues de la Loire ; mais un plan de prévention des risques et inondations a été élaboré pour parer à tout danger (d'après les crues de 1956 et 1966 dont on voit encore les traces sur certaines maisons).

Carte n° 4 : Relief et Hydrographie
Source : PLU Vineuil



Source : carte IGN 1/25000
Conception SIAM Centre - Juin 2003

Photo n° 1: Les bords de Loire
Source : PLU Vineuil



2- Géologie et Pédologie

Au niveau géologique, la Loire et le Cosson sont bordés par des alluvions modernes de basse terrasse composées de sable, graviers et cailloutis ; elles mêmes sont bordées par des affleurements de calcaire de Beauce. Et sur ces affleurements on peut trouver des dépôts d'alluvions modernes de haute terrasse composées de sables grossiers à moyens sur le versant entre la Loire et le Cosson.

En ce qui concerne le plateau sud, aux affleurements de calcaire Beauce se superposent des marnes et sables du Blaisois qui se sont formés postérieurement et qui contiennent une nappe captive entre deux niveaux d'argile.

Dans le sous-sol, sous la couche de calcaire de Beauce se trouve une couche de calcaire lacustre et, sous celle-ci, une couche sablo-argileuse dite de « Vierzon » datant de l'éocène qui contient un énorme réservoir d'eau aux environs de 200m de profondeur.

Au niveau pédologique, les sols du versant de la Loire et du bord du Cosson sont enrichis grâce aux alluvions, ce qui les rend très fertiles et permet des activités telles que la viticulture ou du maraîchage.

3- Boisements

La commune de Vineuil est très boisée, il faut noter la présence de quatre petits bois entre la Loire et le Cosson qui sont actuellement soumis à une forte pression foncière. Mais le principal massif forestier est situé au Sud, il s'agit d'une partie de la forêt de Russy s'étendant sur 374 hectares (constituée principalement d'arbres à hautes tiges : chênes, hêtres) qui est classée en ZNIEFF (type II) et qui est gérée par l'ONF.

Mais il ne faut pas oublier la ripisylve de la Loire, elle aussi classée en ZNIEFF (type II) car c'est un milieu d'habitat pour le castor européen qui a presque disparu de France. De plus, elle est répertoriée dans la ZICO (zones importantes pour la conservation des oiseaux) nommée « Vallée de Loire aux environs de Blois ».

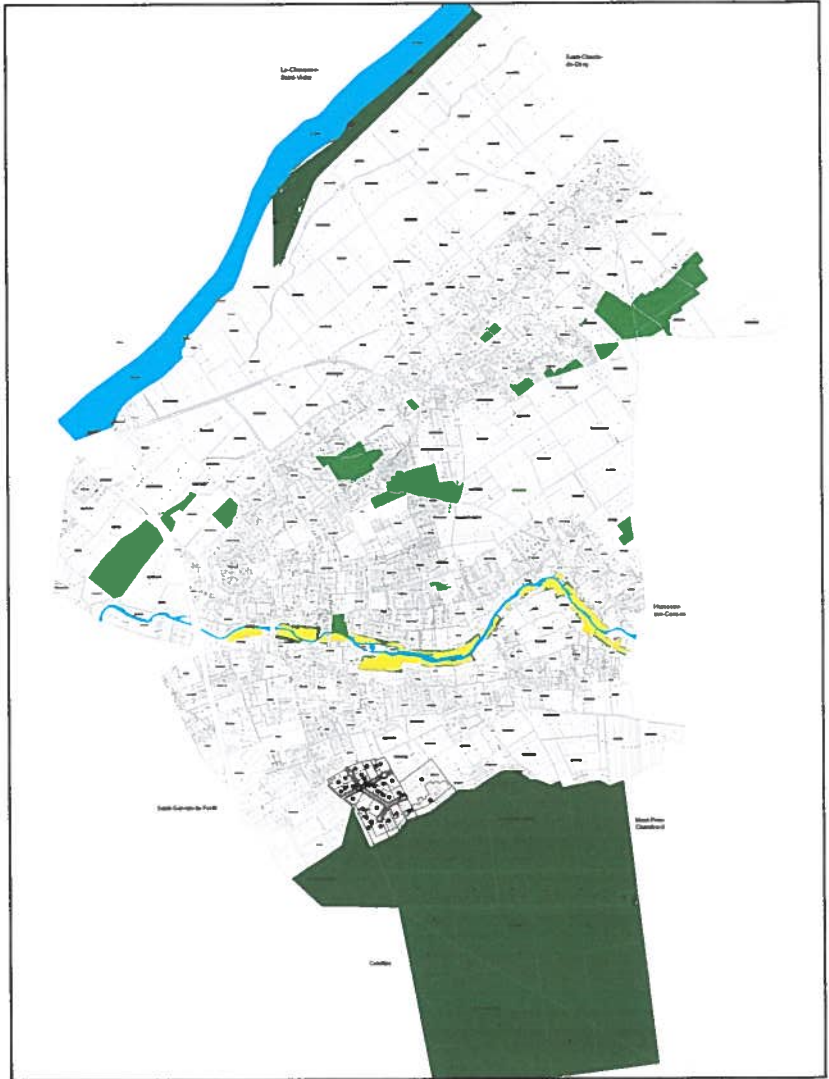
Carte n° 5: Boisements

Source : PLU Vineuil (retouchée)

Echelle : 1/25000 (Nord en haut)

Légende :

- *vert : boisements qui ont un intérêt naturel*
- *jaune : boisements moins intéressants mais que la commune souhaite conserver*



4- L'activité agricole

Il subsiste encore une certaine activité agricole sur le territoire de Vineuil qui compte 11 exploitations : la viticulture, le maraîchage et la culture céréalière. De plus, la commune dispose d'une SAU non négligeable de 648 hectares, soit 30 % du territoire communal.

En ce qui concerne la viticulture, on trouve six exploitations réparties sur les bords du Cosson et en haut du versant de la Loire. Elles produisent du vin d'appellation d'origine contrôlée de cépage Cheverny et Cour-Cheverny.

Les cinq autres exploitants agricoles font du maraîchage ou de la culture céréalière, voire les deux en même temps.

Mais ces exploitations peinent de plus en plus à se maintenir face à l'augmentation de la pression foncière et au manque de repreneurs. De plus, il y a parfois des problèmes entre riverains et agriculteurs (à cause des odeurs, du bruit...).

III. Activités et aspects administratifs

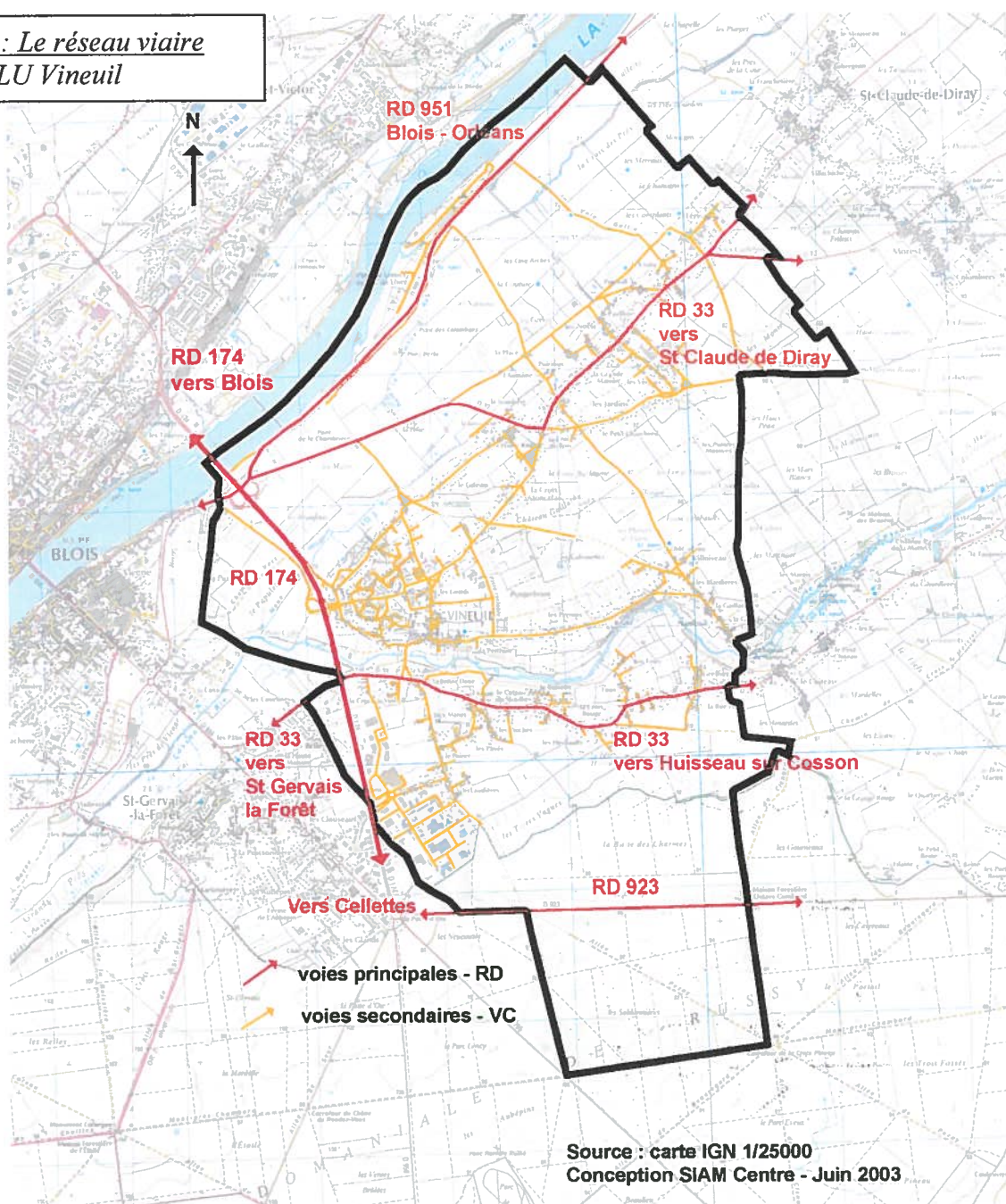
1- Réseau viaire

Vineuil est traversée par trois axes à fortes circulations : la D 74 et la D 951 qui relient Blois aux villages alentours et qui supportent un fort trafic (beaucoup de poids lourds), trafic qui connaît des pics aux heures d'entrée et sortie de bureaux. Ainsi que la D 923 qui passe dans la forêt de Russy. Ces trois routes sont classées en catégorie sonore de niveau 3 ce qui impose des normes pour les constructions situées à proximité.

Il y a aussi deux autres routes qui servent principalement aux habitants des villages voisins et qui sont assez fréquentées : les deux branches de la D 33.

Les autres voies servent principalement aux habitants de Vineuil lors de leurs déplacements inter-quartiers.

Carte n° 6 : Le réseau viaire
Source : PLU Vineuil



2- Commerces et équipements

Les commerces

La commune possède une grande zone commerciale dite « Des sablons » qui s'étend le long de la D 174 dans la partie Sud-Ouest du territoire. Cette zone commerciale attire beaucoup de population car elle accueille 46 enseignes telles que Gosport, Darty, McDonalds dont vingt-huit regroupées dans la galerie marchande d'Auchan.

Mais ce pôle est aussi complété par une grande quantité de commerces de proximité se situant dans le bourg et aux Noëls : on dénombre ainsi 4 boulangeries, 2 boucheries, 5 cafés-restaurants, 5 salons de coiffure, 6 garagistes, 2 pharmacies, 2 fleuristes sur l'ensemble de la commune.

Cette diversité de l'offre permet aux vinoliens de subvenir à leurs besoins sans trop se déplacer, ce qu'ils apprécient beaucoup.

L'industrie

Il faut noter la présence d'une petite zone industrielle sous la zone Des Sablons que la commune envisage d'agrandir.

Il est important de signaler que la plupart des emplois de la commune sont occupés par des gens des villes et des villages voisins, mais aussi que la majorité des actifs vinoliens travaillent sur la communauté d'agglomération du Blésois.

Les équipements

Vineuil est une commune regroupant beaucoup d'équipements, elle dispose de 2 salles des fêtes, d'un complexe sportif (avec stades, piste d'athlétisme...) ainsi que 2 gymnases et un centre culturel pour ce qui est du domaine des loisirs.

Pour les services, il y a une gendarmerie, un bureau de poste ainsi qu'un centre de sapeurs pompiers. Il y a aussi une forte présence de services médicaux : 6 médecins, 5 dentistes, 4 infirmières, 2 kinésithérapeutes...

Sans oublier bien sûr les nombreux équipements scolaires : 2 groupes scolaires publics (maternelle et primaire) et un privé, 2 collèges dont un qui est public et une cuisine centrale qui approvisionne les 3 restaurants scolaires de la commune.

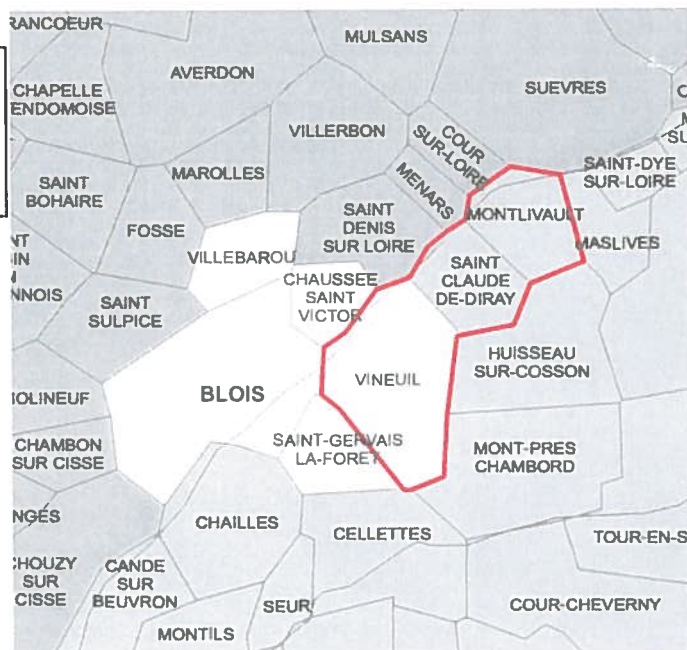
3- Aspects administratifs

Chef-lieu de canton

Vineuil qui fait partie de l'arrondissement de Blois est le chef-lieu de son propre canton depuis 1984 ; celui-ci comprend deux autres villages qui sont St-Claude-de-Diray et Montlivault et s'étend sur 4 224 hectares. Au dernier recensement de 1999, la population cantonale était de 9 405 habitants alors qu'elle ne comptait que 8 945 personnes en 1990.

Carte n° 7 : Le canton de Vineuil
Source : PLU Vineuil

Schéma sans échelle



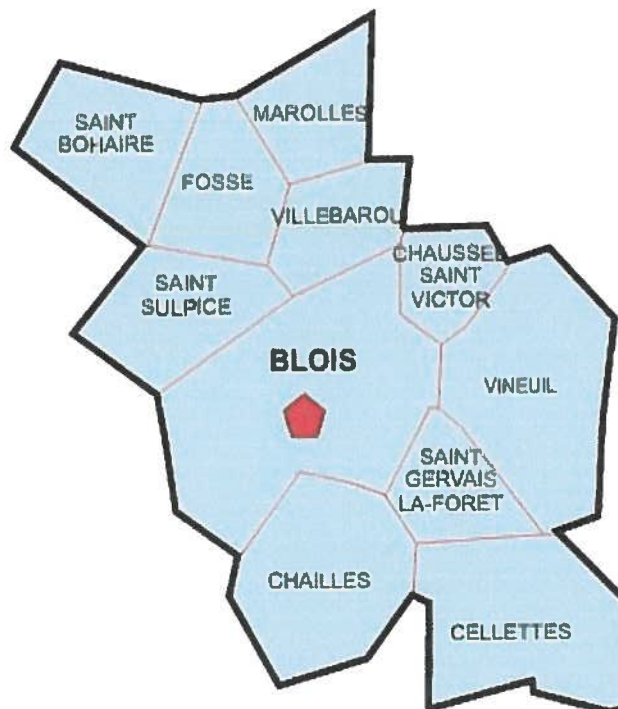
Source : INSEE 99
Conception SIAM Centre - juin 03

Communauté d'agglomération

Depuis le 1^{er} Janvier 2003, Vineuil appartient à la communauté d'agglomération du Blaisois nommée Agglopolys avec 10 autres communes dont Blois (avant, Vineuil faisait partie de la communauté de commune du Blaisois). Vineuil est la ville d'Agglopolys la plus peuplée après Blois.

Carte n° 8 : Agglopolys
Source : PLU Vineuil

Schéma sans échelle



IV. Aspects démographiques

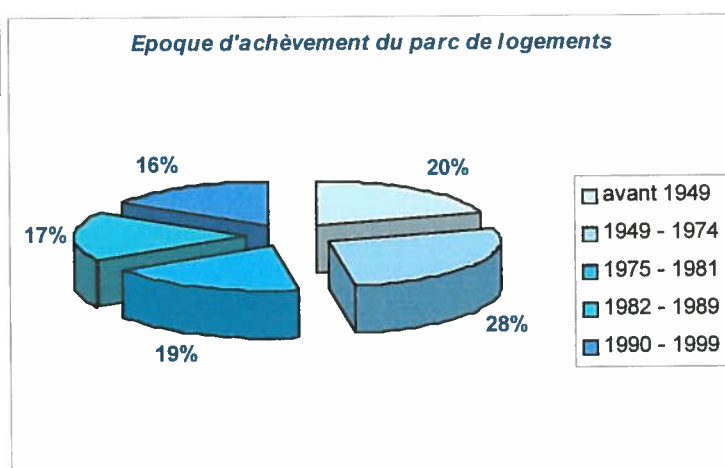
1- Le logement

Vineuil a un parc de 2565 logements dont 94 % sont des résidences principales. Son parc de logements n'a cessé de croître depuis 1975 (seulement 1439 à l'époque) ; même si cette augmentation s'est ralentie depuis 1982.

Quand on analyse la composition du parc, on se rend compte qu'un tiers à moins de vingt ans et que 19 % proviennent du boom pavillonnaire qui s'est produit entre 75 et 80 ; ceci traduit bien le renouvellement du parc ces dernières années. Les logements construits avant 1949 sont pour la plupart des fermes ou bâtisses urbaines du 19^{ème} siècle.

Graphes n° 1 : Age des logements

Source : PLU Vineuil d'après données INSEE

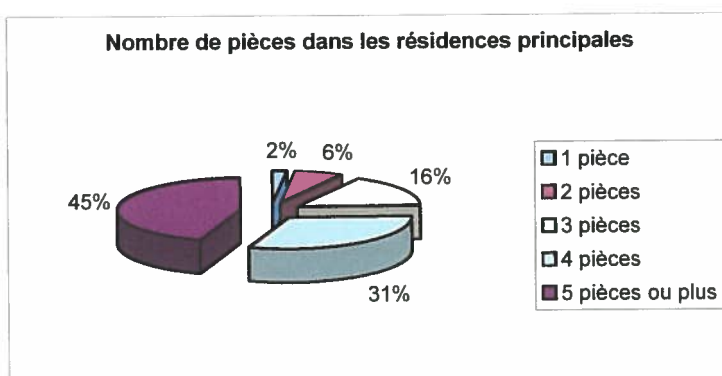


Ensuite, il faut savoir que ce parc se compose de 93 % de maisons individuelles et seulement de 6 % de logements collectifs. De plus, si on analyse ceci en fonction du nombre de pièces ; on se rend compte qu'il y a très peu de logements de 1, 2 ou 3 pièces (24 % en tout).

Le cumul de ces deux facteurs fait que peu de jeunes actifs viennent sur la commune et que peu de seniors se retrouvant seuls restent chez eux. L'offre actuelle est plus adaptée pour les couples avec enfants. La commune veut donc essayer d'augmenter son parc de logements collectifs afin de pouvoir diversifier son offre et attirer les populations non satisfaites.

Graphes n° 2 : Taille des logements

Source : PLU Vineuil d'après données INSEE



De plus, la proportion de propriétaires occupant leur logement est de 78 % contre 20 % de locataires. Ces données renforcent le fait que peu de jeunes ménages souhaitent emménager car il leur est difficile de devenir propriétaires.

Il faut aussi noter le très faible nombre de logements sociaux, seulement 165 ce qui est dérisoire par rapport aux objectifs de la loi SRU ; la commune veut donc augmenter sa proportion de logements sociaux dans son parc, même si son retard ne peut être que très difficilement comblé.

2- La population

Vineuil compte une population de 6651 habitants appelés les vinoliens, ce qui en fait la deuxième ville de l'agglomération Blésoise. Sa population n'a cessé d'augmenter depuis 1975 (4393 habitants) suite à l'expansion Blésoise même si cette hausse se ralentit depuis les années 1990. Ceci est en partie dû à la baisse de construction de nouveaux logements mais aussi à la baisse du solde naturel ; en effet maintenant l'augmentation de population est uniquement due aux migrations sur la commune.

Tableau n° 1 : Evolution de la population depuis 1975
Source : PLU Vineuil d'après données INSEE

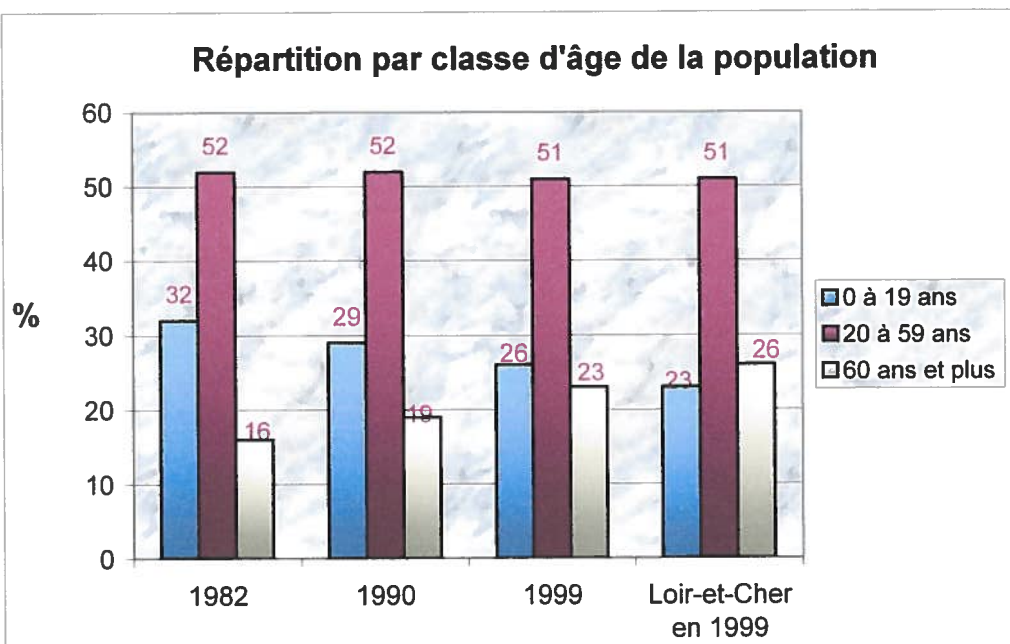
	1975	1982	1990	1999
Population sans double compte	4 393	5 263	5 253	6 651
Taux d'évolution annuel	1998-75	1975-82	1982-90	1990-99
%	3.46	2.60 %	2.18	0.69 %
dû au mouvement naturel	0.59 %	0.16 %	0.06 %	- 0.12 %
dû au solde migratoire	2.87 %	2.44 %	2.12 %	0.81 %

La population actuelle de Vineuil compte environ 26 % de moins de vingt ans et 23 % de plus de 60 ans, la commune possède donc une population « jeune » en comparaison avec le département.

Mais il faut tout de même noter que la proportion de moins de vingt ans est en baisse depuis 1982, et parallèlement celle des plus de soixante en hausse. C'est pourquoi la commune souhaite attirer de nouveau de jeunes ménages afin de contrebalancer le vieillissement de la population en construisant par exemple des logements plus adaptés à leurs demandes.

Graphe n° 3 : Evolution de la répartition de la population depuis 1982

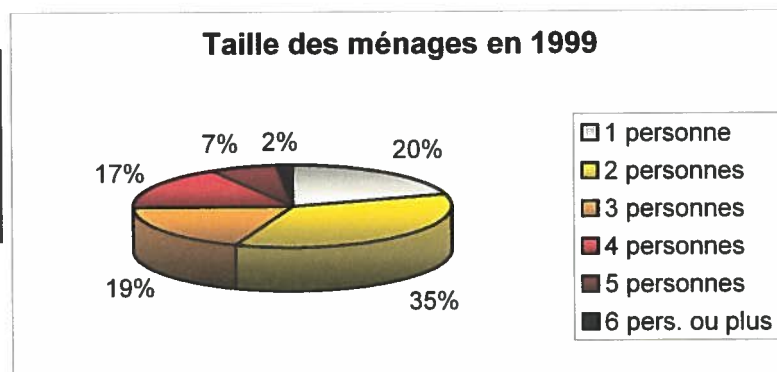
Source : PLU Vineuil d'après données INSEE



Il faut aussi prendre en compte une autre évolution, c'est la réduction de la taille des ménages due au relâchement des relations familiales et l'arrivée de couples de personnes âgées sur la commune. Aujourd'hui Vineuil abrite 2409 ménages, soit le double de 1975 avec une proportion de 53 % de ménages de 1 ou 2 personnes ce qui a aussi contribué à faire changer la demande en logements.

Graphe n° 4: Taille des ménages

Source : PLU Vineuil d'après données INSEE



3- L'emploi

Vineuil compte 3042 actifs dans sa population dont 2803 sont occupés : le taux de chômage actuel est d'environ 8 %, il a augmenté de 3 % depuis 1990.

Depuis 1982, on constate un vieillissement de la population active, la part de 40-59 ans n'a cessée d'augmenter (58 % aujourd'hui).

Il est aussi très important de noter que la majorité des actifs vinoliens travaillent dans le Loir-et-Cher et plus particulièrement dans la communauté d'agglomération de Blois. Il est également intéressant de savoir que la majorité des emplois de la commune sont occupés par des gens des communes limitrophes ou situées dans un rayon proche.

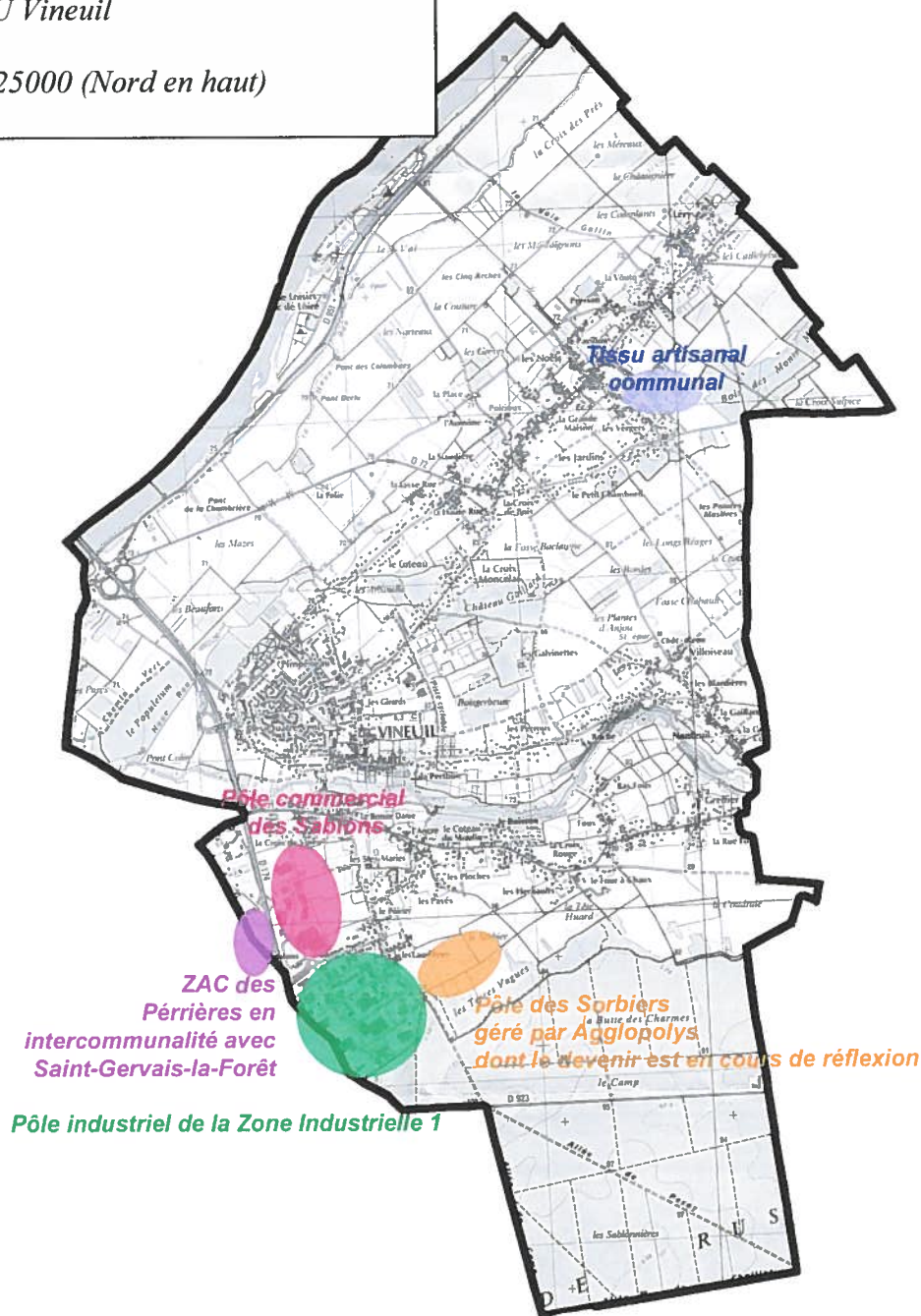
En effet, Vineuil est une commune assez attractive disposant de plusieurs pôles d'emplois qui a eux tous regroupent 207 entreprises et établissements. Par exemple, 805 actifs de Blois viennent chaque jour travailler sur le territoire communal.

Les emplois présents sur la commune se situent en majorité dans le domaine des services (50 %) et du commerce (30 %). Le nombre d'emplois dans le secteur tertiaire n'a pas arrêté d'augmenter depuis 1990 alors que les emplois industriels déjà peu nombreux ont diminué.

Carte n° 9 : Les pôles d'emplois

Source : PLU Vineuil

Echelle : 1/25000 (Nord en haut)



Après cette présentation de la commune, il serait intéressant de rappeler ce qu'est le handicap, les populations concernées et leur prise en charge au cours des époques ; ce qui sera traité dans la partie suivante.

LE HANDICAP

EN

FRANCE

La création d'un aménagement, quel qu'il soit, nécessite de bien cibler, comprendre les besoins des personnes concernées afin de proposer des solutions qui répondent de la meilleure manière possible à leurs attentes.

Mon but étant de rendre la voirie autour de la ZAC des Paradis accessible, il est donc nécessaire que je connaisse les attentes, les difficultés que rencontrent les personnes à mobilité réduite.

C'est donc dans cette optique, que je vais ici essayer de présenter ce qu'est le handicap, de comprendre quelles populations il concerne, de voir comment il a été traité suivant les époques notamment au niveau législatif et quels sont les acteurs principaux dans ce domaine.

I. Une définition qui a évolué

Apparu dans le langage courant au milieu des années 1950 pour regrouper et remplacer des termes péjoratifs comme par exemple « infirmes, invalides, débiles, anormaux ... » ; le mot handicap a été reconnu, consacré en France lorsque la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées a été votée en 1975. Malheureusement, cette loi ne comprenait pas de définition de ce qu'était le handicap et elle laissait le soin au COTOREP (commission technique d'orientation et de reclassement professionnel) et au CDES (commission départementale d'éducation spéciale) de décider quelles personnes étaient handicapées, et bénéficieraient du coup des prestations et des services relatifs au handicap.

C'est pour cette raison que pendant quelques années, la notion de handicap a été plutôt floue ; en effet il y avait plusieurs dimensions au problème telles que la chronicité des troubles, l'insertion sociale, la nature de l'atteinte (psychologique ou physique...) ce qui conduisait à une très forte difficulté de définition des personnes handicapées.

C'est en 1980 que l'OMS (organisation mondiale de la santé) clarifie la situation en donnant une définition précise : « est handicapée toute personne dont l'intégrité physique ou mentale est passagèrement ou définitivement diminuée, soit congénitalement soit sous l'effet de l'âge, d'une maladie ou d'un accident, en sorte que son autonomie, son aptitude à fréquenter l'école ou à occuper un emploi s'en trouvent compromise ».

Parallèlement à cette définition, l'OMS établit la CIH (classification internationale des handicaps) qui à l'époque était considérée comme une avancée conceptuelle car elle distinguait la déficience (à l'origine), de l'incapacité (qui découle de la déficience) et le désavantage (problème rencontré dans un environnement donné) ce qui permettait de mettre l'accent sur la socialisation, la réinsertion des personnes handicapées dans la société.

La CIH a été remplacée en 2001 par la CIF (classification internationale de fonctionnement, du handicap et de la santé) qui a pour but d'adapter la société aux particularités des personnes en mettant l'accent sur la non-discrimination des personnes, l'égalité des chances ; elle insiste aussi plus sur l'inadaptation de l'environnement envers ces personnes.

En effet, il est important de comprendre que le handicap est dû à l'interaction du sujet déficient avec un environnement donné ; normalement dans un environnement qui lui est accessible, adapté à sa déficience, une personne ne rencontre aucun handicap.

Ce problème d'inadaptation du milieu (trop souvent conçu pour des personnes dites « normales ») nous concernera donc tous un jour ou l'autre, comme l'explique la définition

des personnes à mobilité réduite qui a été reprise dans la circulaire du 23 juin 2000 relative à l'accessibilité des voiries publiques pour les personnes handicapées : « chacun peut être, à un moment de sa vie, gêné dans ses activités et ses déplacements, de manière durable ou momentanée, en raison de son âge, d'une maladie, d'un accident ou d'une situation particulière : aveugles, malvoyants, sourds, malentendants, personnes en fauteuil roulant, personnes ayant des difficultés pour marcher, utilisateurs de canne, personnes ayant des déficiences intellectuelles ou psychiques, déficients cardiaques, respiratoires, rhumatisants, enfants et personnes de petite taille, femmes enceintes, personnes poussant un landau, un caddie ou portant des objets lourds et encombrants... »

C'est pourquoi l'accessibilité est une notion à intégrer le plus vite et le mieux possible dans l'aménagement, l'urbanisme car avec le vieillissement de la population française il y aura de plus en plus de personnes à mobilité réduite.

L'accessibilité est donc très importante car elle est indissociable d'une intégration sociale réussie (en garantissant à chaque personne son autonomie, ce qui est un droit fondamental), de la notion de développement durable (nécessité de prendre en compte le besoin des usagers sur le long terme) et de la qualité de vie (en assurant à chaque utilisateur un confort d'usage) comme le souligne très bien le ministère de l'équipement dans ses différentes publications.

II. Des chiffres variables pour une population grandissante

Les difficultés de définition expliquées précédemment et les nombreux paramètres qui rentrent en compte dans la notion de handicap créent une grande difficulté pour dénombrer le nombre de personnes handicapées ou à mobilité réduite. De plus, suivant les indicateurs choisis, et suivant les organismes qui fournissent des données, on trouve des résultats différents.

Il existe deux grands indicateurs : l'indicateur de Katz et l'indicateur de Colvez :

L'indicateur de Katz qui est le plus ancien se base sur les tâches de la vie courante (manger, se laver, s'habiller...) et le niveau de réalisation que peut exercer la personne interrogée (indépendance, besoin partiel d'aide, dépendance) ; et à partir des réponses données, il classe les personnes en différentes catégories suivant les résultats.

L'indicateur de Colvez appliqué dans les années 1980 au secteur des personnes âgées est un indicateur qui s'étend maintenant au domaine du handicap ; il a été notamment utilisé lors de l'enquête HID (Handicaps, Incapacités, Dépendances) réalisée par l'INSEE dont on reparlera dans la suite de cet exposé. Il classe les personnes en quatre catégories : celles confinées dans leur lit, celles ayant besoin d'aide pour la toilette et l'habillage, celles ayant besoin d'aides pour sortir et les autres cas.

Il est important de noter que ces deux indicateurs sont utilisés uniquement par les instituts de sondages et ne rendent compte que des handicaps les plus graves et ne sont pas forcément représentatifs de l'ensemble des personnes à mobilité réduite. D'autres données sont aussi disponibles par l'intermédiaire des systèmes de protections sociales du type CNAF (caisse nationale d'allocation familiale), DDASS (direction départementale des affaires sanitaires et sociales) ; ou par les ministères tels que celui de l'éducation nationale ou des affaires sociales, du travail et de la solidarité.

En bref, il est très dur d'établir des chiffres précis et de plus toutes ces données peuvent concerner des populations différentes ou au contraire des populations énoyautées les unes dans les autres.

En 1980, l'INSEE suite à une enquête avançait le chiffre de 5 millions de personnes handicapées, soit 9,8% de la population de l'époque.

En 2000, selon l'INSEE, le nombre de personnes handicapées se chiffrait aux alentours de 3,2 millions dont 1,8 millions seraient atteintes d'un handicap sévère justifiant une prise en charge financière (aides, prestations sociales) ou matérielle (aides à domiciles...).

En 2002, d'après le rapport Assante les personnes handicapées s'élèveraient au nombre de 3,5 millions dont 10% sont accueillies en institutions. En détaillant :

- 14% seraient atteintes de déficiences sensorielles
- 40% de déficiences motrices
- 15% atteintes de maladies invalidantes
- 18% de déficiences mentales
- 18% souffrantes de maladies mentales

(Le total fait plus de 100% car une personne peut être sujette à plusieurs déficiences)

Malgré des grandes avancées de la médecine, le nombre de personnes handicapées après avoir baissé serait en légère hausse et cette augmentation devrait s'accroître du fait de l'augmentation de la proportion de personnes âgées dans la population. Le pourcentage de personnes de plus de 60 ans de l'ordre de 20% aujourd'hui devrait passer à 30% d'ici 2030 selon l'INSEE.

Les chiffres cités précédemment ne prennent en compte je le répète que les cas les plus graves, la totalité des personnes à mobilité réduite représente une masse de population bien plus importante, elle-même concernée par des problèmes d'accessibilité.

Ainsi, le ministère de l'équipement déclarait au sujet des PMR dans les décrets et l'arrêté du 31 août 1999 relatifs à l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie qu'ils pouvaient représenter jusqu'à 20% de la population suivant le niveau de gêne où l'impossibilité prise en considération.

L'INSEE quant à lui, avance d'autres chiffres suite à l'enquête HID réalisée en 1999 ; en effet 40% de la population (soit environ 23 millions de personnes) déclare rencontrer des difficultés dans la vie de tous les jours, qu'elles soient physiques, sensorielles, ou mentales (l'inconvénient est que ce chiffre mêle les handicaps légers tels que la myopie à des situations de dépendances lourdes).

Les déficiences les plus citées (motrices, viscérales et auditives) sont aussi à mettre en parallèle avec les problèmes de l'âge et du vieillissement.

Il est tout de même important de noter que 4,8 millions de personnes déclarent recevoir une aide humaine régulière (course, toilette...) et 6,5 millions déclarent recevoir une aide technique (fauteuil roulant, prothèse auditive, robinetterie adaptée...). Mais ces chiffres sont à relativiser, en effet sur les 23 millions de personnes, une grande partie peut se déplacer en milieu urbain sans problème.

Et je conclurai cette partie en disant que même s'il est impossible de dénombrer avec précision le nombre de PMR, celui-ci concerne néanmoins une part non négligeable de la population qui va s'agrandir ces prochaines années.

III. Evolution législative depuis 1975

De nos jours, le souci d'intégrer les handicapés à la société est redevenu une priorité ; que ce soit au niveau européen où l'année 2003 était déclarée « année européenne des personnes handicapées », ou au niveau national avec la loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » traduisant la volonté du président de la république qui a fait de ce sujet un point important de sa politique.

Mais il faut bien se rappeler que tout ce qui est fait actuellement découle d'une loi votée en 1975.

En effet, c'est le 30 juin 1975 que la loi n°75-534 ou loi d'orientation en faveur des personnes handicapées est adoptée, à l'époque c'était une grande avancée intellectuelle, sociale sur la prise en compte des personnes handicapées dans la société.

Cette loi déclare dans son article I, que « la prévention et le dépistage du handicap, les soins, l'éducation, la formation et l'orientation professionnelle, l'emploi, la garantie d'un minimum de ressources, l'intégration sociale et l'accès au sports et aux loisirs du mineur et de l'adulte handicapé physique, sensoriel ou mental constituent une obligation nationale ».

Le but de cette loi était « d'assurer aux personnes handicapées toute l'autonomie dont elles sont capables » et « d'assurer chaque fois que les aptitudes des personnes handicapées et de leur milieu familial le permettent, l'accès du mineur et de l'handicapé aux institutions ouvertes à l'ensemble et leur maintien dans un cadre ordinaire de travail et de vie ». Parallèlement à ce texte, il en fut voté un autre afin de développer et d'organiser l'accueil des personnes souffrant d'un handicap trop lourd pour être concernées par la loi mentionnée ci-dessus dans des institutions spécialisées.

Cette loi fondatrice fut amendée et complétée par plusieurs autres qui suivirent, comme celle relative à l'emploi votée le 10 juillet 1987 et qui imposait un quota (6%) de travailleurs handicapés dans les entreprises de 20 salariés et plus ; ou comme celle relative à l'éducation du 10 juillet 1989 pour un meilleur accueil des personnes handicapées dans le système scolaire...

Mais les initiatives louables telles que « l'année nationale des personnes handicapées » décrétée en 1981 par l'ONU ou « le programme mondial en faveur des personnes handicapées » de 1982 ne suffirent pas à cacher l'imperfection d'application de cette loi.

Déjà, en 1982, un rapport de la cour des comptes sur la politique en faveur des personnes handicapées et la mise en œuvre de la loi d'orientation constatait que « les décisions du législateur de 1975 n'ont été que très imparfaitement respectées ».

C'est en 1989 que l'électrochoc se produit avec un rapport du ministère de l'équipement qui montrait que 60% des constructions neuves ne répondait pas aux dispositions des décrets votés une dizaine d'année auparavant.

Il fut donc mis en place une loi le 13 juillet 1991 nommée « accessibilité handicapés » qui avait pour but de favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des établissements et installations réservés au public. Elle a établi des nouvelles normes d'accessibilité pour les constructions et surtout, pour la première fois, des sanctions financières et pénales en cas de non respect de ces règles.

Et le 11 février dernier a été votée la dernière loi sur le droit des handicapés donnant une définition plus « actuelle » : « constitue un handicap, 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 ».

Le but était aussi de mettre plus de moyens dans le chantier de l'accessibilité, car maintenant que le droit des personnes handicapées est pleinement reconnu, il reste à adapter du mieux possible les adaptations déjà existantes comme le précise l'article II « l'Etat est garant de l'égalité de traitement des personnes sur l'ensemble du territoire et définit des objectifs pluriannuels d'action » .

En effet, l'état consacre environ 25 milliards d'euros au « compte social du handicap » (rentes d'invalidité, prestations médico-sociales dues à l'hébergement des personnes handicapées, AAH : allocation aux adultes handicapés, rentes d'accident du travail ; on exclut les exonérations fiscales), ce qui est dans la moyenne des autres pays européens. Par contre, la France, l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne ont encore beaucoup à faire... ; surtout dans le domaine de l'accessibilité qui n'est pas ancrée dans nos esprits comme elle l'est dans les pays Scandinaves, où il est impensable de trouver un bâtiment inaccessible à quelque public que ce soit et ce, depuis de nombreuses années déjà.

IV. Les principaux acteurs

Il est important de signaler que dans le milieu du handicap, les principaux acteurs, ceux qui prennent des initiatives sont avant tout les associations ; on estime qu'il y en a environ 60 000 en France. La plupart mènent des actions locales avec des moyens humains et financiers limités ; mais d'autres ont une envergure nationale telles que la FNATH (fédération nationale des accidentés du travail et des handicapés), l'APF (association des paralysés de France), l'APAJH (association pour les jeunes adultes et handicapés), l'association Valentin Haüy (association pour les malvoyants).

Au départ associations classiques, elles sont devenues des partenaires incontournables pour l'état au fur et à mesure des années car elles ont une expérience du handicap et du terrain indéniable. On retrouve par exemple leurs représentants au CNCPPH (conseil national consultatif des personnes handicapées qui donne son avis aux ministres sur tout projet ou programme concernant les personnes handicapées) ou dans les sous-commissions d'accessibilité départementale chargées de donner leur avis sur les aménagements publics concernant les personnes handicapées.

L'autre acteur important est l'état à travers les services sociaux ou les actions ministérielles, notamment depuis une dizaine d'années où le handicap, l'accessibilité sont devenus ou redevenus des priorités. On assistait ainsi à la création d'un délégué interministériel aux personnes handicapées en 1995 et à la création il y a deux ans de « correspondants accessibilité » au sein des DDE.

LE PROJET

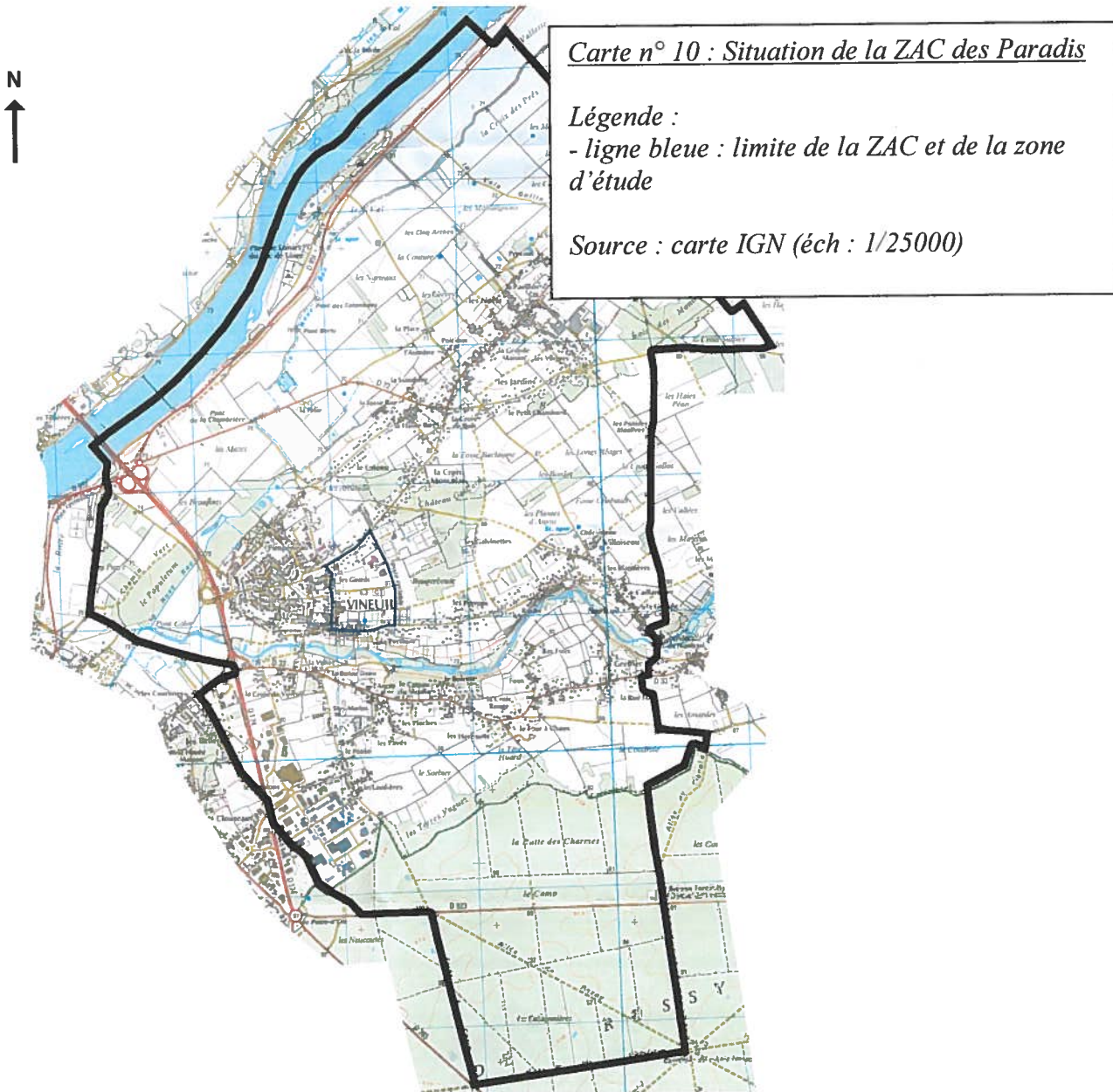
PRESENTATION

ET

SITUATION

I. La ZAC des Paradis

Ce projet se situe à proximité du bourg où l'on trouve nombre de commerces de proximité ainsi que la mairie, sur le pourtour d'une zone nommée « Les Girards », qui est aussi bordée par le centre sportif et le collège de la commune. Cette zone de 11,7 hectares accueillera bientôt un projet de ZAC qui s'appelle « Les Paradis » et qui a été approuvé le 22 septembre 2003 par le conseil municipal.



Le but de ce projet de ZAC est de faire une « greffe » d'un quartier résidentiel à proximité du bourg, c'est-à-dire en respectant l'esthétique de celui-ci qui possède un riche bâti rural; de plus comme la commune accorde une grande importance au développement durable, elle veut traiter ce nouveau quartier dans cette optique en favorisant la mixité sociale, l'accessibilité, les circulations douces.

Ce nouveau lotissement accueillera donc un parc de 290 à 300 logements afin de diversifier l'offre de la commune dans ce domaine, les constructions seront de différents types pour répondre à l'exigence de mixité : seront présents des logements collectifs avec locaux commerciaux de hauteur maximum R+3 ou R+2, on y trouvera également des maisons individuelles ou des lots libres ; ainsi qu'une zone libre qui permettra de constituer une réserve foncière si des équipements publics doivent être construits ultérieurement.

Les logements seront répartis de la manière suivante : 55 locatifs aidés (en collectif ou en maison individuelle), 100 logements collectifs et 85 maisons individuelles en accession à la propriété ainsi que 55 lots libres.

Un des soucis de ce projet est de ne pas dénaturer le centre bourg, c'est pourquoi la hauteur des bâtiments y est limitée, de plus il y a eu une grosse réflexion sur le traitement paysager afin de garder un côté boisé à cette zone. Pour la réalisation de ce projet, la commune reçoit des subventions du conseil régional dans le cadre de son programme «cœur de village».

Une autre contrainte est l'intégration des circulations douces piétonnes et cyclistes qui se fera notamment grâce à des coulées vertes permettant aux habitants de circuler en toute sécurité.

Cette ZAC a pour but de permettre à la commune d'accueillir de nouveaux habitants de catégories variées comme les jeunes couples, les seniors et les personnes à mobilité réduite qui veulent venir s'installer ; c'est donc pourquoi l'accessibilité a été prise en compte aussi bien dans les logements que pour la voirie.

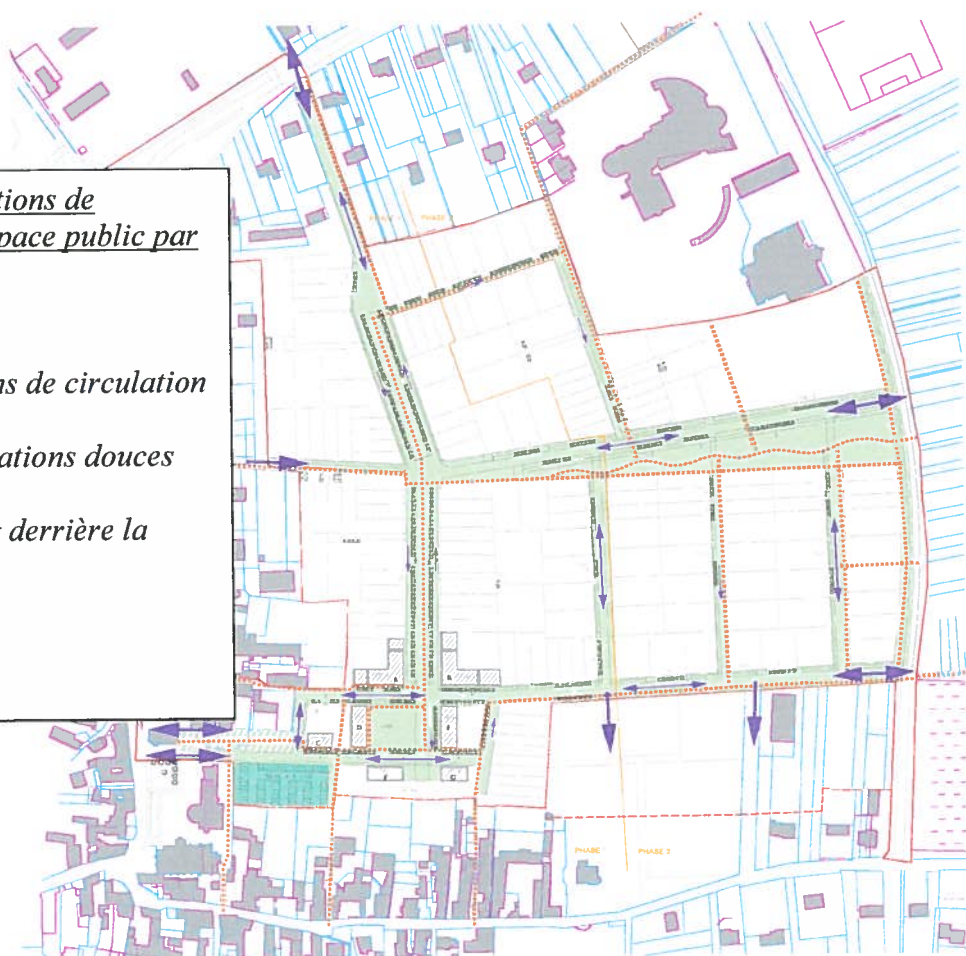
La carte ci-dessous permet de voir les connexions entre la ZAC et la voirie existante.

Carte n° 11 : propositions de l'organisation de l'espace public par la commune

Légende :

- flèches violettes : sens de circulation
- vert : espace public
- ligne orange : circulations douces (piétons et cyclistes)
- carré bleu : parking derrière la mairie

Ech : 1/5000



Après avoir présenté succinctement le projet de la ZAC, nous allons aborder la présentation de mon projet qui a pour but de rendre la voirie accessible sur le pourtour de cette ZAC afin que les personnes à mobilité réduite ne soient pas «enfermées» dans ce lotissement.

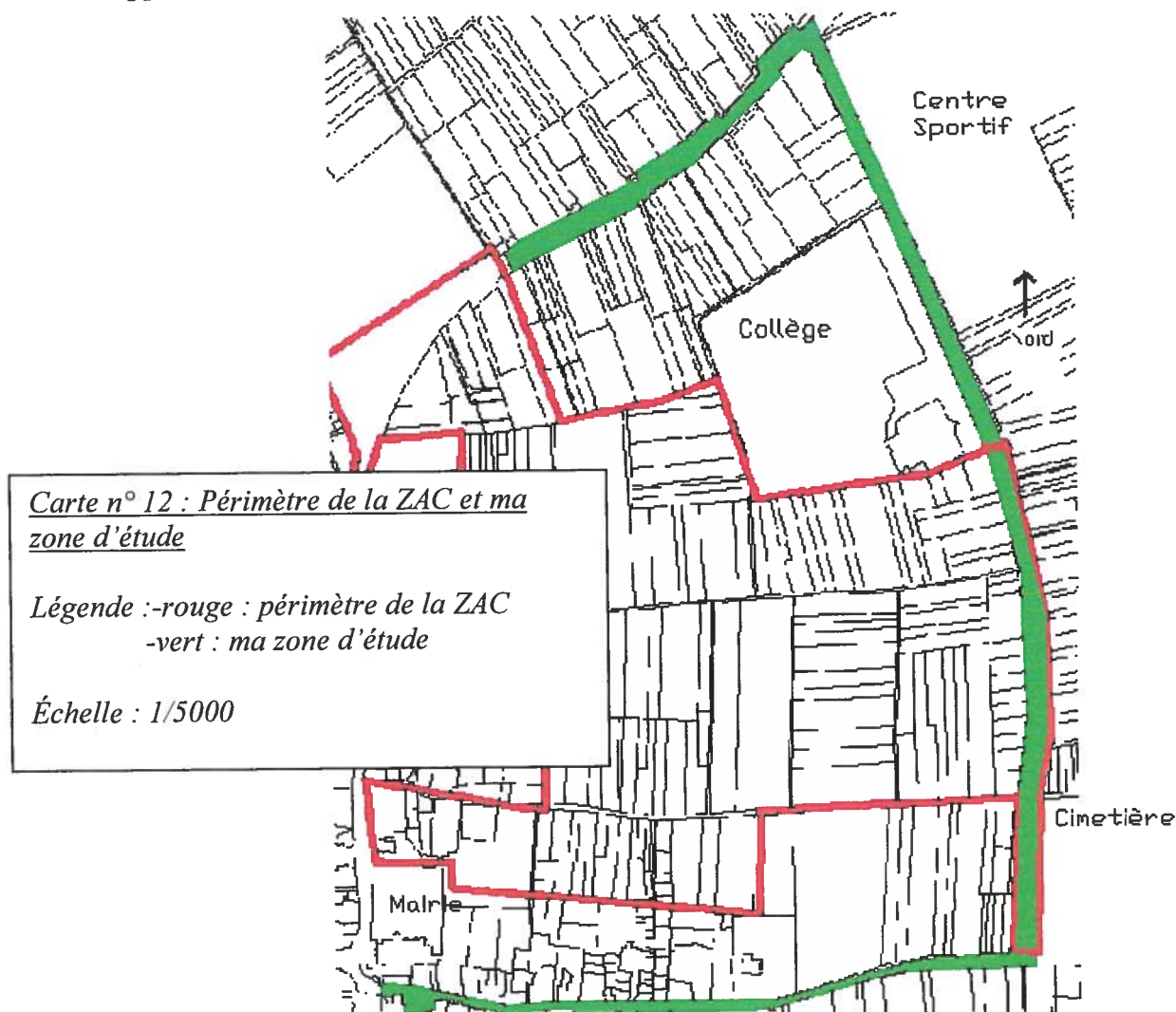
II. Mon projet

Ma zone d'étude se décompose en trois rues que sont la rue des Tailles (au nord, elle mesure 285m), la rue des Anciens Combattants (à l'est, 720m) et la rue Grande (au Sud, 500m). Ces trois rues sont assez fréquentées étant donné la présence des équipements publics et des commerces situés à proximité.

Cette zone représente donc un linéaire de voirie d'environ 1500m qui sera traité rue par rue afin de pouvoir proposer des solutions concernant les problèmes spécifiques rencontrés dans chaque rue.

Dans mon étude et mes propositions d'aménagement de cette voirie, j'ai souvent consulté les associations que sont l'APF et l'association Valentin Haüy afin d'avoir un avis de gens expérimentant le terrain et des conseils précieux.

Rappelons donc maintenant les principales règles d'urbanisme en matière de voirie.



III. Rappel des principales règles d'accessibilité en matière de voirie

Le but de ce chapitre est d'exposer les différentes règles en matière d'accessibilité de la voirie qui ont été édictées lors de l'arrêté du 31 août 1999, puis précisées lors de la parution de la circulaire du 23 juin 2000.

Commençons tout d'abord par le cheminement piétonnier ; celui-ci doit avoir une largeur minimum de 1,40m, ce qui permet à un fauteuil roulant et un piéton de passer sans encombre (éventuellement des largeurs de 1,20m peuvent être acceptées sur de petites distances). Si l'on veut permettre à deux fauteuils roulants de passer en même temps, la largeur minimum passe à 1,80m.

Ce cheminement ne doit pas présenter un dévers (pente dans le sens de la largeur) de plus de 1% et le sol doit être constitué de matériaux non meubles, non glissants et ne présentant pas d'obstacles pour une roue de fauteuil roulant. Il ne doit pas non plus comporter de trous ou de fentes de diamètre supérieur à 2 cm (ceci est important pour les grilles d'arbres ou d'évacuation des eaux).

La pente quant à elle doit être limitée à 4% le plus souvent possible ; des pentes jusqu'à 12% sont autorisées exceptionnellement à condition qu'il y ait des paliers de repos plats d'une longueur de 1,40m et ce tous les 10m. Il doit aussi y avoir présence d'une main courante d'une hauteur de 0,90m le long de cette pente.

En ce qui concerne les passages piétons, ceux-ci doivent être sécurisés et signalés du mieux possible, avoir un contact avec la chaussée de 1,20 m minimum, de hauteur inférieure à 2cm (4cm si bordure de trottoir avec un chanfrein à 1/3) afin de permettre à toute personne d'en descendre facilement. Ils doivent aussi être pourvus de marquage d'éveil présent sur une distance de 0,50 m depuis la bordure du trottoir et ce sur toute la largeur du passage piéton afin de permettre aux déficients visuels de les repérer sans difficultés.

Photo n° 2 : exemple de marquage d'éveil (podotactiles)

(Clous métalliques de 6cm de diamètre avec arrondi)

Source : personnel



Pour le stationnement des handicapés, un parking doit comporter au moins 1 place sur 50 réservée à cet effet et celle-ci doit être d'une largeur de 3,30m minimum (en comptant une bande de 0,80 m afin de permettre aux handicapés de descendre de leur véhicule dans les meilleures conditions de sûreté ; dans cette optique la disposition en épi est recommandée). Ces places doivent être signalées par un panneau et par un marquage au sol afin de bien les différencier des autres et éviter que les personnes non autorisées puissent se garer dessus ; elles doivent aussi être situées le plus près possible des entrées ou sorties des bâtiments auxquels appartiennent les parkings.

Ensuite, pour permettre un meilleur repérage des poteaux par les déficients visuels, ceux-ci doivent être munis d'abaques de détection de couleurs vives et présentant des angles arrondis pour éviter tout accident fâcheux avec une personne aveugle ou malvoyante. Ces abaques doivent atteindre une hauteur maximum de 0,40 m.

Dans le cas des passages piétons avec feu tricolore, les feux doivent être détectables (de la même manière que les poteaux) et être pourvus d'avertisseurs sonores permettant aux déficients visuels de savoir où ils sont et le moment où ils peuvent passer. Il est intéressant de noter qu'il existe des systèmes de feux avec bip ; ainsi quand un malvoyant est à proximité du feu il le bipe et celui-ci déclenche son avertisseur sonore (ceci évite que l'avertisseur se déclenche tout le temps ce qui limite la gêne des riverains).

Il faut aussi prévoir des arrêts de repos tous les 300 m pour les personnes se fatiguant vite, et pour ces arrêts il convient mieux de choisir des bancs en matière boisée car les bancs en fer chauffent ou refroidissent trop vite suivant l'ensoleillement. L'emplacement de ces bancs doit bien sûr laisser une largeur de cheminement minimum de 1,40m pour les raisons expliquées précédemment.

En ce qui concerne les arrêts de bus, la bordure de trottoir en face de ceux-ci doit être d'une hauteur comprise entre 16 et 21 cm afin de permettre aux personnes en fauteuil roulant de monter dans les bus à palette sur une pente assez faible.

Ce chapitre est loin d'être exhaustif, mais il permet de comprendre les principales règles d'aménagement concernant la voirie adaptée aux personnes à mobilité réduite.

DIAGNOSTIC

Le but de ce diagnostic va être de repérer les problèmes que présente la voirie sur ma zone d'étude. Je vais donc expliquer rue par rue (rue des Tailles, rue des Anciens Combattants, rue Grande) l'inadaptation des différents aménagements avec photos à l'appui afin de faciliter la compréhension de ces problèmes.

I. La rue des Tailles

Cette rue s'étend sur une longueur d'environ 280 m au nord de la future ZAC, elle fait la liaison entre un rond point (à l'ouest) et la rue des Anciens combattants (à l'est).

On y rencontre différents problèmes et le premier qui vient à l'esprit est l'inadaptation du revêtement du chemin piétonnier qui est constitué de graviers blancs (des 2 côtés de la route) ce qui le rend impraticable pour toute personne en fauteuil roulant car il a pour effet de bloquer les roues des fauteuils.

Il faut aussi noter l'absence de passage piétons et la hauteur de bordure de trottoir en béton avec chanfrein (8 cm) sans présence de bateaux à aucun endroit, ce qui ne facilite pas la traversée de la route aux personnes à mobilité réduite. Un autre point important est l'absence de places handicapées et de bancs constituant des arrêts de repos.

De plus vers la jonction avec la rue des Anciens Combattants il y a des grilles d'évacuation d'eaux qui sont mal placées et qui présentent des trous trop larges (supérieurs à 2cm de diamètre) gênant ainsi le cheminement ; à proximité de ces grilles on trouve aussi un feu qui ne présente aucun système d'avertisseur sonore pour les personnes malvoyantes.



Photo n° 3 : Inadaptation du chemin pour piéton (trottoir nord), rue des Tailles

Source : personnelle

Photo n° 4: Grilles d'évacuation mal placées

Source : personnelle



Enfin, il faut savoir que les arrêts de bus placés à côté de la rue des Anciens combattants sont inadaptés car il n'y a pas de surélévation du trottoir, ce qui permettrait au bus à palette de sortir celle-ci avec une faible pente.

Photo n° 5: Arrêts de bus inadaptés

Source : personnelle



Néanmoins, il faut remarquer que la largeur de cette bande en graviers blancs est assez grande pour permettre de l'aménager facilement en respectant les normes requises, sauf à un endroit où le trottoir (coté nord) ne compte que l'espace pour laisser passer la piste cyclable ; à cet endroit il faudrait envisager de créer un passage piéton pour permettre aux usagers de se rendre sur l'autre trottoir.

De plus, le fait que le terrain soit plat est aussi un avantage qui devrait permettre d'aménager sans occasionner de trop grosses modifications de structure.

II. La rue des Anciens Combattants

Cette rue est la rue la plus longue de ma zone d'étude, elle mesure environ 720 m et fait la jonction entre la rue des Tailles et la rue Grande. Elle longe le collège et le centre sportif dans sa partie nord pour arriver au cimetière dans sa partie sud.

Les problèmes rencontrés dans cette rue sont l'inadaptation du revêtement en graviers blancs ainsi que l'inadaptation des arrêts de bus comme dans la rue des Tailles ; en effet, ces deux rues sont construites sur le même schéma.

On constate aussi un manque d'arrêts de repos, il y a bien des bancs devant le collège mais ceux-ci sont encastrés dans le mur, ce qui les rend difficilement détectables.



Photo n° 6: Inadaptation du chemin pour piéton (trottoir ouest), rue des Anciens combattants

Source : personnelle

Mais on rencontre aussi d'autres problèmes d'aménagements comme la mauvaise conception des passages piétons qui ne présentent pas de bateaux et donnent sur des grilles d'évacuation des eaux (ce qui est normalement interdit). Ou, quand ils présentent des bateaux, sont surélevés avec trop de dévers par rapport à la route et non marqués au sol (en face du collège) ce qui est très ennuyeux pour les personnes en fauteuil roulant car ce système a tendance à les déporter vers la route ; de plus le manque de signalisation n'incite pas les automobilistes à ralentir.

Il faut aussi signaler l'absence de tout marquage d'éveil à proximité de ces passages piétons, ce qui les rend tout bonnement indétectables aux déficients visuels.



Photo n° 7 et 8 : Passage piétons inadaptés

Source : personnelle



Il est de plus important de remarquer à côté du passage piéton donnant sur les grilles d'évacuation des eaux (à proximité de la rue des Tailles) la présence d'un feu sans système d'avertisseur sonore.

Et, en face du collège, sur le parking de celui-ci, on remarque qu'il y a une place pour handicapés qui ne respecte aucune norme: aussi bien au niveau de la signalétique (pas de panneaux) qu'au niveau de sa conception (elle est placée le long de la route, ce qui n'est pas recommandé et ne présente pas de bande de 0,80m pour permettre aux personnes handicapées de sortir de leur véhicule en toute sécurité).

Photo n° 9 : place handicapée
inadaptée

Source : personnelle



Après avoir vu les problèmes de cette rue, voyons les bons points : la rue est plate et la bande de graviers est assez large pour permettre de l'aménager sans trop de difficultés et aussi sans modifications de sa structure.

Une autre idée intéressante est l'intégration des poteaux dans la haie en bordure de piste cyclable, ainsi ils ne gênent personne (piétons, cyclistes, automobilistes).

III. La rue Grande

Cette rue fait la jonction entre le cimetière (à l'est) et l'église (à l'ouest), elle s'étend sur une distance d'environ 500m.

Le principal problème rencontré dans cette rue est l'étroitesse des trottoirs qui ne dépassent rarement les 1m de largeur et sont constitués de graviers, (ils sont même inexistantes à certains endroits, ce qui est très dangereux ; de plus quand ils existent, l'implantation des poteaux électriques gêne trop souvent le cheminement).

Il faut aussi noter que ces trottoirs, d'une hauteur de 12cm (avec bordure plate en béton) sur 200m environ du côté du cimetière présentent des dénivellations très fréquentes dues aux entrées de propriétés qui nécessitent des bateaux, ce qui crée des successions très importantes de pentes montantes et descendantes constituant ainsi un très gros obstacle pour le cheminement des personnes à mobilité réduite.

Photo n° 10 : étroitesse des trottoirs dans la partie du côté du cimetière

Source : personnelle



A noter aussi l'absence de passages piétons (ce qui est dû au manque de places sur chaque trottoir) et la vitesse souvent excessive des voitures au vu de l'extrême étroitesse des trottoirs, ce qui peut être source d'accident.

Environ 200 m après le cimetière (en direction du bourg) ; le schéma de construction de la rue change ; le revêtement de trottoir change, c'est du béton désactivé et la hauteur du trottoir diminue (4cm de hauteur), mais les trottoirs restent toujours trop étroits.

Photo n° 11 : étroitesse des trottoirs dans la partie du côté du bourg

Source : personnelle

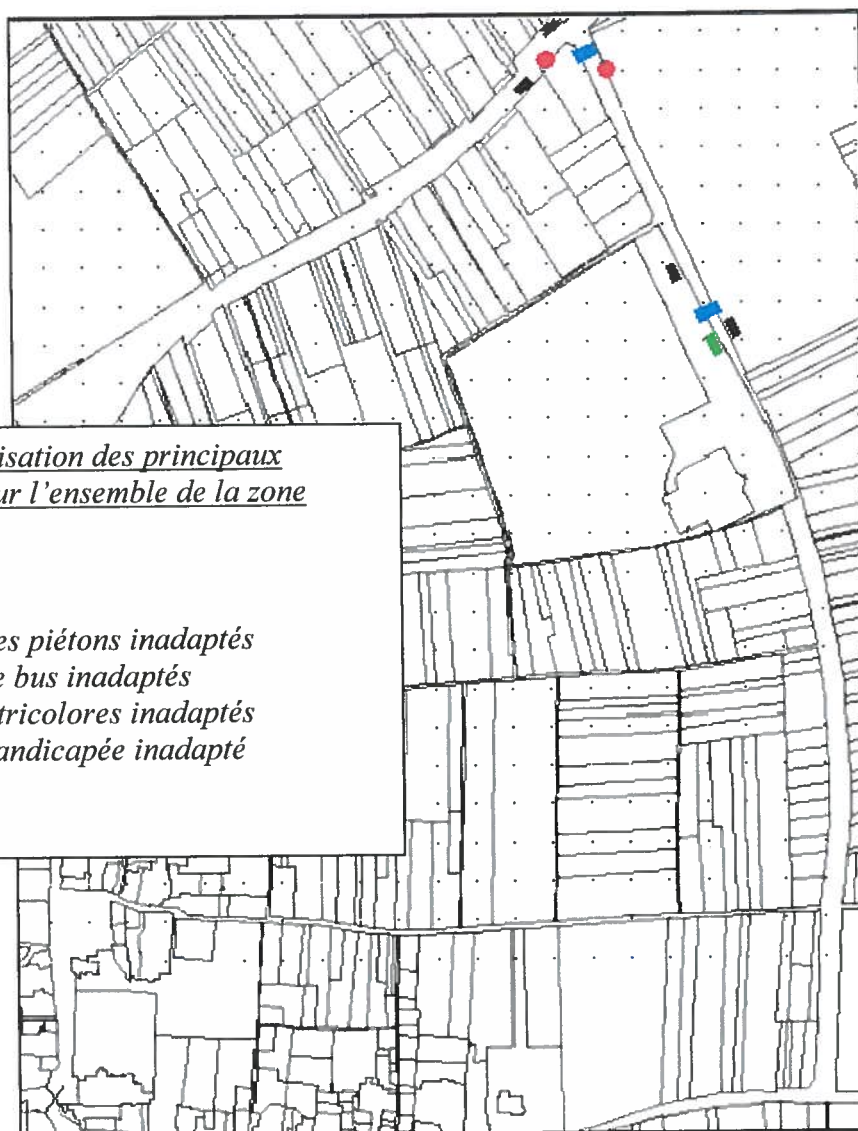


A vrai dire, il n'y a pas vraiment de points positifs dans cette rue, si ce n'est le revêtement des trottoirs en béton désactivé qui s'intègre bien au paysage et qui est totalement adapté aux personnes en fauteuil.

Mais sinon, l'aménagement de cette rue nécessitera probablement des travaux de plus grande envergure que les deux autres.

Et enfin, un problème récurrent à toutes les rues et que je n'ai pas encore évoqué est l'absence de signalétique des poteaux dont aucun ne présente d'abaques de détection, ce qui les rend « invisibles » aux personnes déficientes visuelles ; même si à certains endroits il n'y en a pas besoin (quand ils sont intégrés dans la bande avec haies qui jouxte la piste cyclable comme expliqué précédemment).

IV. Sur l'ensemble de la zone d'étude



PROPOSITIONS
D'AMENAGEMENT

Pour ce chapitre aussi, je traiterai encore les solutions proposées rue par rue, je tiens à souligner que toutes les solutions proposées ici ont été examinées par l'APF et l'association Valentin Haüy afin de s'assurer de leur pertinence et de leur qualité.

I. La rue des Tailles

En ce qui concerne la rue des Tailles, les principaux problèmes rencontrés étaient l'inadaptation du revêtement du trottoir ainsi que le manque de passage piétons.

Je propose donc de mettre un revêtement en enrobé noir (non meuble et non glissant) afin de permettre une circulation aisée pour les fauteuils roulants ou les personnes âgées.

Sur le bord de l'espace piéton en contact avec la route ou la piste cyclable, il serait intéressant de mettre des signaux d'éveil podotactiles de types clous métalliques (comme présentés sur la photo n°29), et ce sur une largeur de 20cm afin de permettre aux personnes malvoyantes de bien repérer cette limite.

Il est aussi très important de créer des passages piétons qui se matérialiseraient par une pente descendante respectant les 4% réglementaires et où la bande de signal d'éveil serait perpendiculaire au cheminement afin que les personnes déficientes visuelles puissent les détecter.

Ces passages piétons provoqueraient aussi un changement de signalisation au niveau de la piste cyclable pour que les cyclistes ralentissent et laissent passer les personnes malvoyantes ou handicapées si le besoin se présente.

En ce qui concerne la matérialisation de ces passages piétons sur la chaussée, ils seraient marqués de bandes blanches et précédés de 5m sur chaque voie par un ralentisseur de type coussin berlinois ou dos d'âne, ce qui obligera les voitures à ralentir. L'idée de créer un panneau : « attention passage de malvoyants » qui informe les automobilistes du risque est aussi à envisager.

Pour les arrêts de bus, il faudrait une surélévation du trottoir jusqu'à 20cm (toujours en respectant les 4% de pente) de hauteur afin que les palettes du bus lorsqu'elles sont sorties permettent aux personnes en fauteuil roulant de monter sur une pente assez douce ; les arrêts, eux aussi seraient matérialisés pour les déficients visuels par une bande de marquage d'éveil perpendiculaire au cheminement.

Il serait aussi impératif que les bus s'équipent d'un système d'avertisseurs sonores donnant leur direction à chaque arrêt ; ainsi un déficient visuel pourra savoir quand le bus est présent et sa destination.

Dans le cas des grilles, il faudrait juste en mettre de nouvelles avec des trous de diamètre inférieur pour régler le problème.

Il est aussi très important de créer des arrêts de repos tous les 300m qui seraient constitués d'un banc en bois (pour les raisons expliquées dans le chapitre sur les règles de l'urbanisme). Ces bancs devraient être situés le plus près possible des façades des maisons afin de laisser la plus grande largeur de cheminement possible.

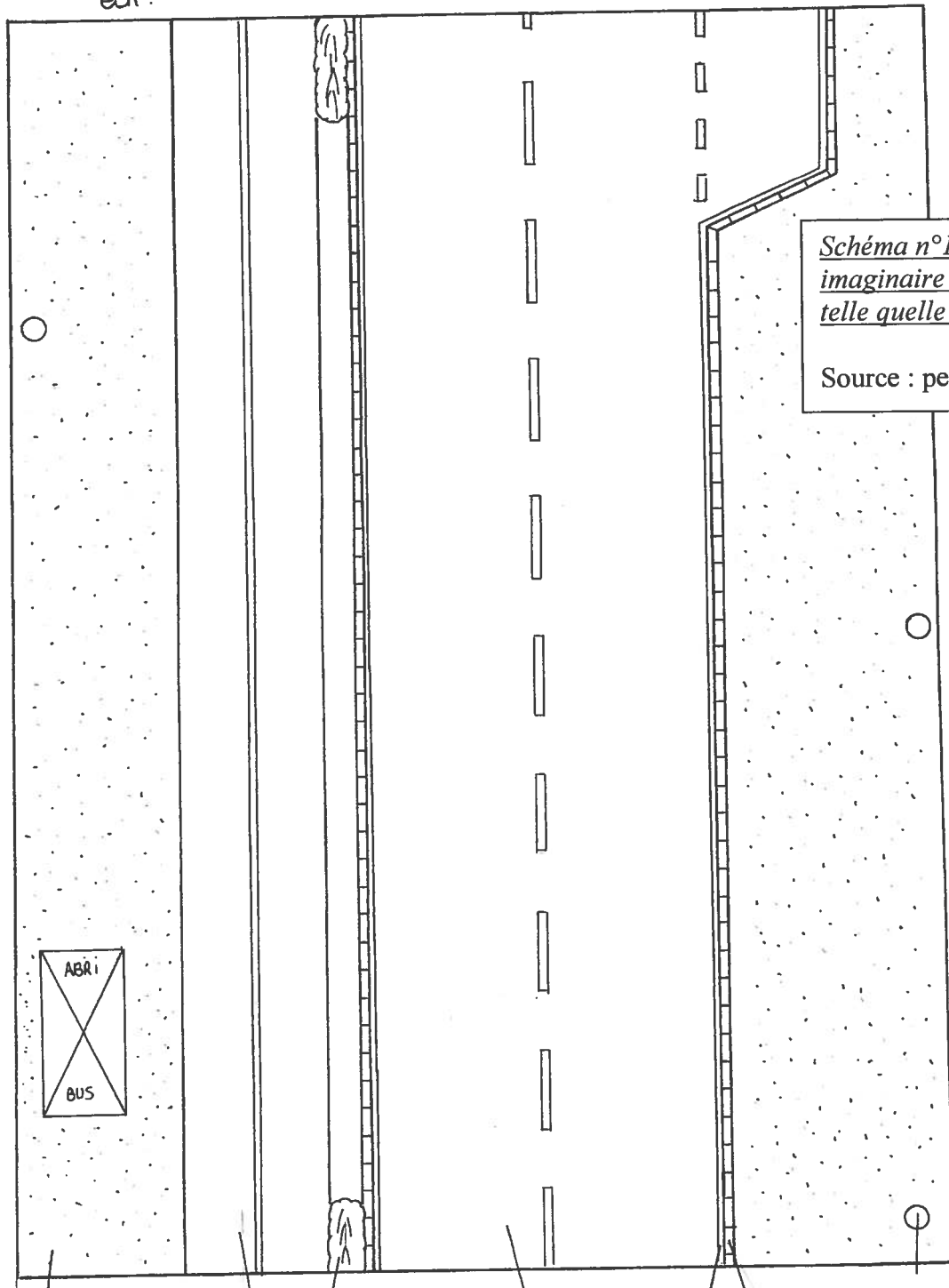
Et il faudrait munir les poteaux électriques d'abaques de détection de couleur vive d'une hauteur de 40cm et situés à une distance de 20cm environ autour du poteau. Pour les

autres poteaux (avec panneaux), il faut mettre des abaques respectant les normes évoquées dans le chapitre sur les normes en matière de voirie.

Je vais maintenant essayer d'exposer ceci sous formes de schémas.

Voici en plan, une petite section imaginaire (car j'y ai regroupé tous les éléments posant problème) de la rue des Tailles telle qu'elle est actuellement.

éch : 1 m



*Schéma n°1 : une section
imaginaire de la rue des Tailles
telle quelle est actuellement*

Source : personnelle

Voie piétonne
(graviers)

Piste
Cyclable

Chaussée

Caniveau

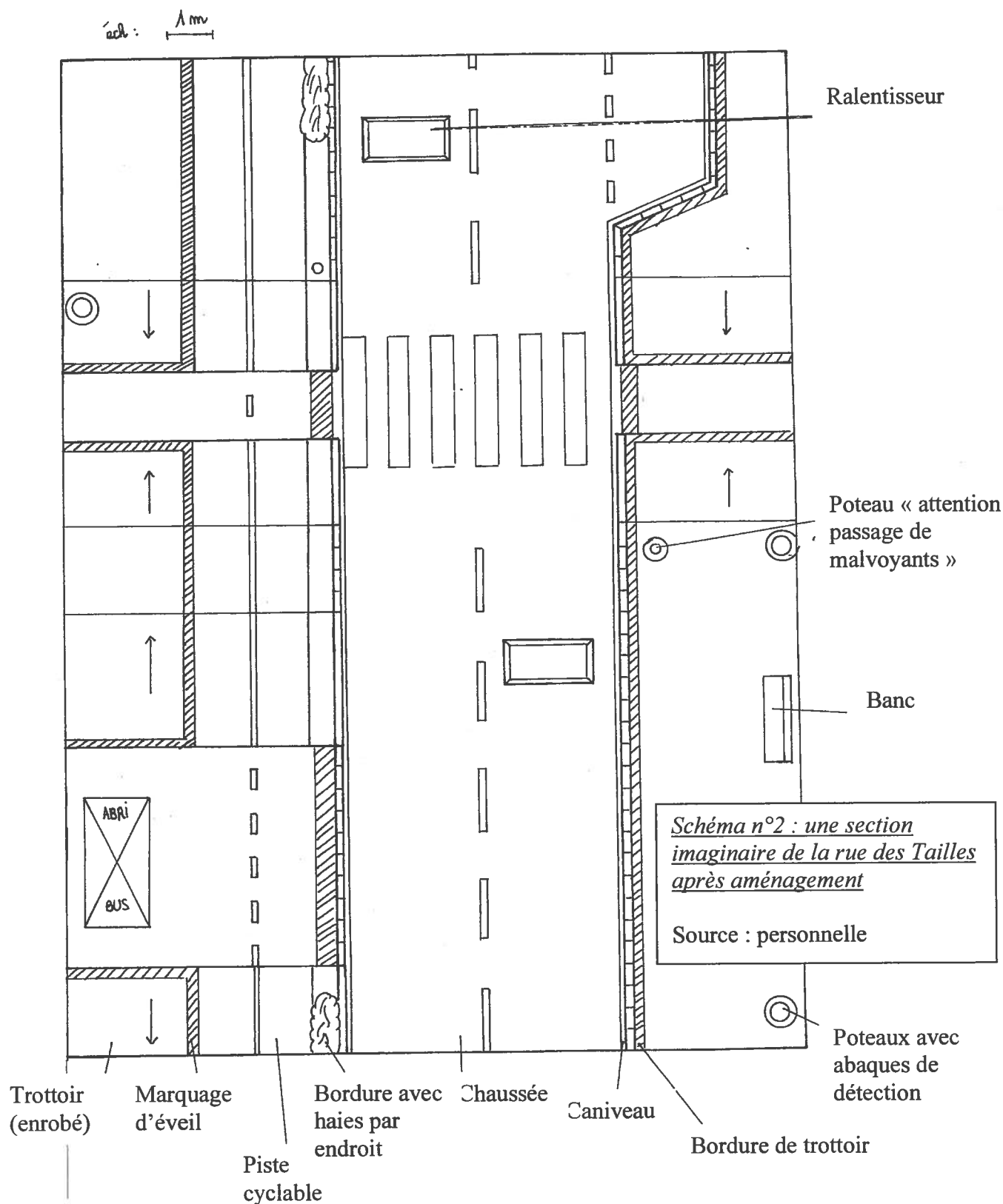
Poteau

Bordure de trottoir

Bordures avec haies à
certains endroits

Et voici maintenant la même section telle quelle serait aménagée suite à mes propositions.

Les flèches représentent une pente (j'ai toujours respecté les 4%) descendante dans la direction indiquée.



II. La rue des Anciens Combattants

Cette rue étant construite sur le même schéma que la rue des Tailles, il serait intéressant d'y reprendre les mêmes solutions que celles évoquées précédemment ; en effet la qualité d'un aménagement de voirie pour les personnes déficientes visuelles passe par une systématisation des solutions utilisées. Ainsi elles savent qu'à chaque passage piéton, chaque feu, le système est le même, ce qui leur permet de se repérer avec beaucoup plus d'aisance.

En ce qui concerne le feu, il serait utile d'y adjoindre un avertisseur sonore qui permettrait aux malvoyants et aveugles de localiser le feu et de savoir quand ils peuvent passer. A noter que ce système demande d'être bien réglé afin que le son émis ne soit pas trop fort et ne gêne pas les riverains. (Il existe des systèmes de bip aux normes européennes permettant d'appeler le feu ; l'avertisseur ne se déclenche ainsi que quand une personne a besoin de l'utiliser).

Pour la place réservée aux personnes handicapées, il faudrait la réorganiser en la signalant mieux tout d'abord (il y a des panneaux réglementaires prévus spécifiquement à cet effet) et en changeant sa disposition : comme me l'a expliqué mon correspondant à l'APF, la disposition en épi serait plus appropriée sans oublier bien sûr la bande de 0,80m de large afin de permettre aux personnes handicapées de descendre en toute sécurité.

Il serait aussi intéressant d'implanter des bancs à proximité du cimetière ainsi que d'y créer des passages piétons afin de permettre aux gens de circuler

III. La rue Grande

Comme je l'ai expliqué dans le chapitre précédent le principal problème de cette rue est l'étroitesse des trottoirs ainsi que la présence de dénivellations trop fréquentes (tout du moins dans les 200m du côté du cimetière).

Pour résoudre le problème de l'étroitesse des trottoirs, la seule solution est de modifier en profondeur la structure de la rue ; c'est-à-dire en la mettant en sens unique (en direction du bourg) ce qui bien sûr risque de provoquer la colère des riverains voire des commerçants du centre car cette rue y mène. Mais il n'y a à vrai dire aucune solution de la rendre accessible autrement.

Il s'agirait donc de diminuer la largeur de la chaussée de moitié, soit 2,20m et de rajouter cette largeur sur un trottoir (car si on la divise en deux cela ne rajouterait qu'1,10m sur chaque trottoir ce qui ne répond pas aux normes d'1,20m minimum). A noter que je reprendrai l'esthétique de la rue du côté de l'église en revêtant l'ensemble des trottoirs en béton désactivé.

En ce qui concerne les dénivellations trop importantes, la solution proposée est d'aménager le trottoir à 2cm au dessus de la chaussée (une bordure de trottoir à bout arrondi est conseillée); ce qui permet aux personnes en fauteuil roulant d'en descendre sans problème

tout en conservant toujours sur les bords de trottoir la bande des 20cm de marquage d'éveil podotactile pour permettre aux déficients visuels de repérer le bord du trottoir.

Il faudrait aussi implanter régulièrement des barrières afin de sécuriser le cheminement au vu de la vitesse des voitures mais aussi pour les empêcher de se garer sur le trottoir (attention tout de même à ne pas mettre ces barrières devant les entrées de propriétés). Il pourrait être intéressant de mettre cette rue en zone 30, afin d'inciter les gens à ralentir et mettre en début de rue un panneau «attention passage de malvoyants».

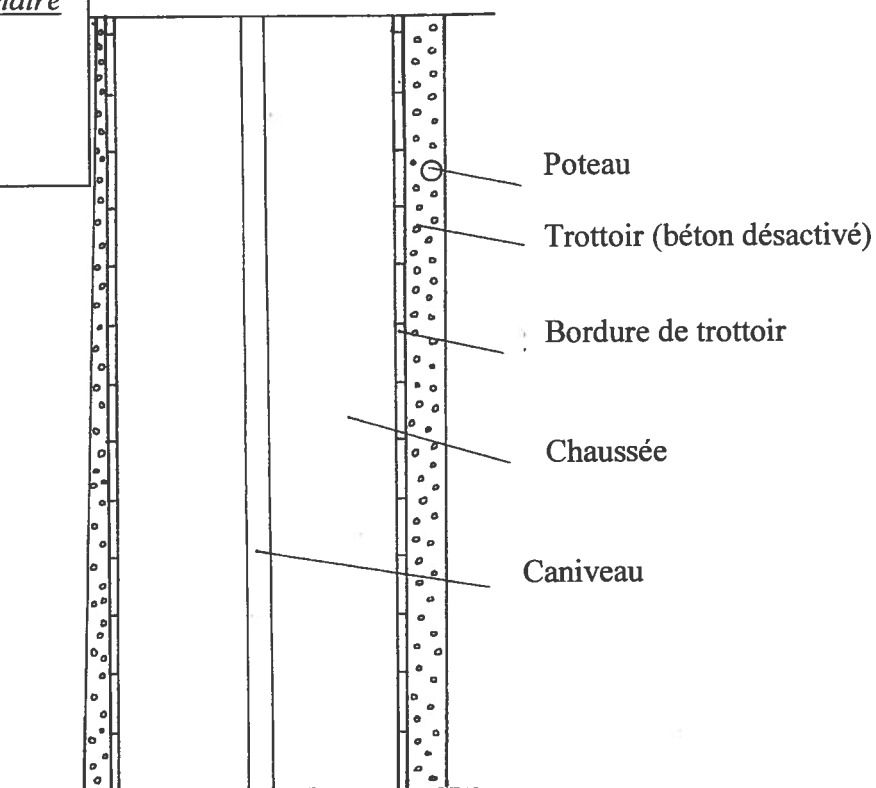
Voici maintenant un schéma essayant de représenter une petite section de la rue telle qu'elle est actuellement.

Schéma n° 3 : une section imaginaire de la rue Grande actuellement

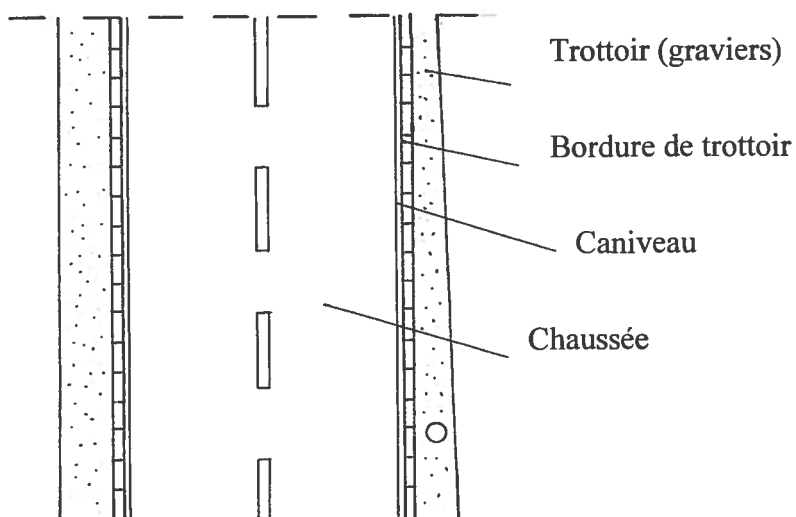
Source : personnelle

Côté église
(sur 300 m)

éch : 1 m



Côté église
(sur 200 m)



Et voici maintenant la même section si elle était aménagée suivant mes propositions

Schéma n° 4 : une section
imaginaire de la rue Grande
(aménagée)

Source : personnelle

Côté église

éch : 1 m

Poteaux avec
abaques de détection

Barrière

Trottoir (béton désactivé)

Marquage d'éveil

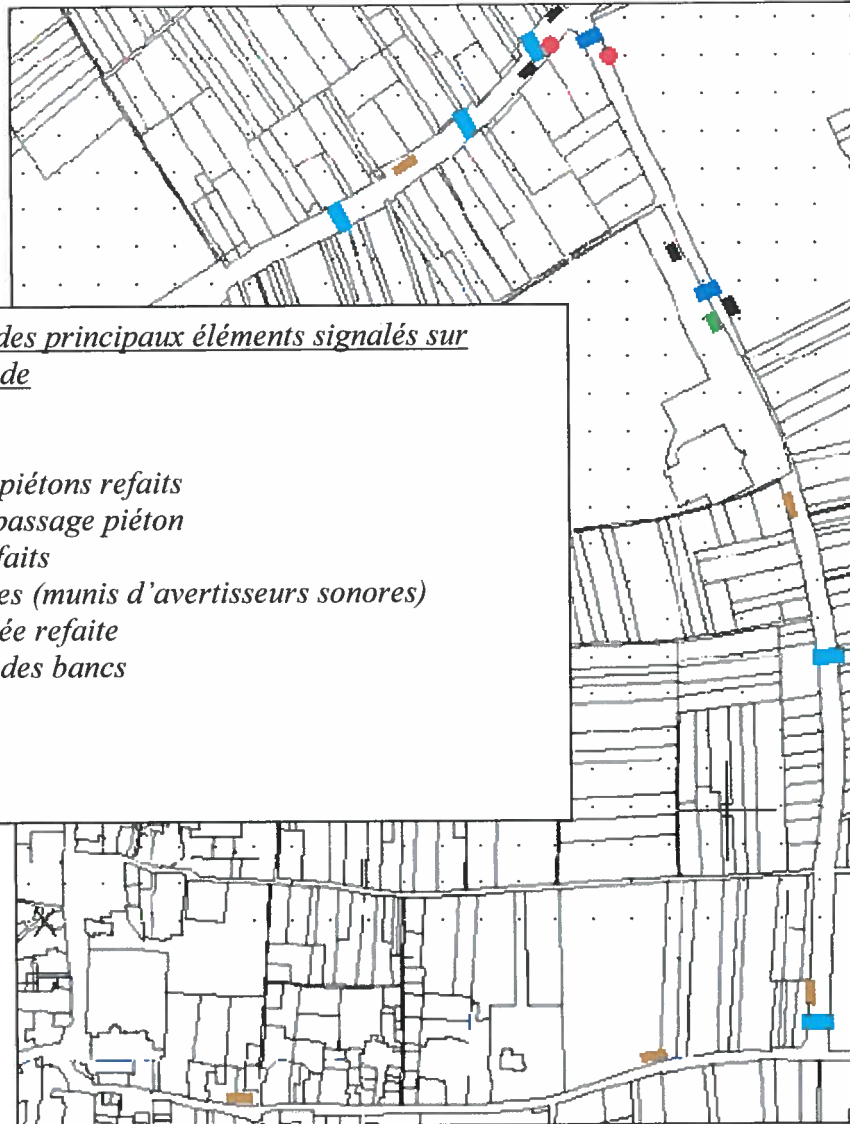
Bordure de trottoir

Côté cimetière

Caniveau

Banc

IV. Sur l'ensemble de la zone d'étude



V. Aspects financiers

Cette partie n'a pas été effectuée dans cette étude, en effet il est très difficile en première année de cursus d'évaluer les coûts des aménagements potentiels. Ceci est dû au fait qu'il reste encore beaucoup à apprendre.

De plus, il est quasiment impossible d'évaluer exactement les surfaces à refaire. Le cheminement piétonnier présente trop de variations de largeur (d'un mètre sur l'autre, la largeur n'est jamais la même), ce qui provoque l'incapacité d'évaluer les surfaces.

Il est aussi important de savoir que les coûts de réfection des voiries et les coûts des équipements peuvent changer suivant les différentes entreprises employées afin de réaliser les travaux.

Mais on peut tout de même noter que ces coûts seraient de toute façon à la charge de la commune, étant donné qu'elle est propriétaire de la voirie. Il n'existe en effet aucun organisme autre que la commune qui accepte de financer ou de subventionner des travaux d'adaptabilité de voirie.

Conclusion

La liberté de déplacement est normalement un droit fondamental pour l'ensemble des citoyens. Celui-ci nécessite l'accessibilité des établissements recevant du public, de la voirie, des transports, des équipements divers...

Or, si l'accessibilité semble être pour les gens une chose acquise, il n'en est rien. Je m'en suis très bien rendu compte lors de mes entrevues avec les différentes associations rencontrées ou lors des « promenades » effectuées avec certains de leurs membres ; en effet beaucoup de personnes handicapées ou à mobilité réduite souffrent chaque jour de l'inadaptation de la ville à leurs besoins élémentaires. Ceci se traduit souvent par un enfermement chez soi qui provoque une grande difficulté à s'intégrer dans la société. Certes, l'accessibilité n'effacera pas les déficiences mais elle doit permettre de supprimer les handicaps qui en résultent.

De plus, en matière d'accessibilité, la voirie est un point essentiel car dès que l'on sort de son domicile, elle devient l'espace public sur lequel on évolue.

Ces différents éléments m'ont amené à travailler sur ce projet qui consistait à proposer des solutions afin d'aménager la voirie autour d'un futur lotissement à Vineuil pour la rendre accessible. Ce lotissement qui a été conçu avec une exigence de développement durable accueillera des populations variées et notamment des personnes à mobilité réduite ; ce seront ces personnes les premières concernées par mes propositions d'aménagement si elles sont un jour mises en œuvre.

Le travail effectué m'a aussi permis d'évaluer mes compétences, mes connaissances et de me rendre compte du chemin qu'il reste à parcourir avant de devenir un aménageur. Certes, ce projet a ses limites qui sont dues en partie à mon manque d'expérience, manque qui devrait se combler au fur et à mesure des années.

Néanmoins, un des intérêts de ce travail aura été, à partir d'un cas concret d'évoquer des questions d'ordre général qui sont d'actualité. L'accessibilité est en effet une problématique nationale et internationale de l'aménagement du territoire. Question avant tout éthique, elle entre aussi en compte dans d'autres domaines : politique, économique, technique... Elle implique de ce fait un jeu d'acteurs complexe mettant en relation les milieux associatifs et politiques principalement.

Et c'est ce qui fait l'intérêt de l'aménagement du territoire qui au travers de projets concrets essaie de coordonner les hommes de façon satisfaisante pour tous, afin de servir l'intérêt général.

Bibliographie

Ouvrages littéraires

- HAMONET (C). ; Que sais-je ? Les personnes handicapées. -Vendôme : Presses Universitaires de France, 2000
- CHATAUD (V). ; Droit et handicap. – Ed.ASH, 2000 – (108 p)
- FABRE (P). ; Guide pour l'aménagement de voiries et d'espaces publics accessibles.
Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction – (80 p)
- Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité du Puy-de-Dôme. ;
Guide de l'accessibilité – (184 p)

Sites Internet

- www.CTNERHI.com
- www.handroit.com
- www.legifrance.gouv.fr
- www.logement-équipement.gouv.fr
- www.apf.asso.fr

Remerciements

Je tiens tout particulièrement à remercier dans cette partie Mr Franck Guibert de l'association APF pour les précieux conseils qu'il m'a donné durant mon travail.

Merci également à :

- Mr Albeuzard, correspondant accessibilité de la DDE
- Mr Boutet, mon tuteur
- Mr Million, responsable de la voirie à Vineuil
- A l'association Valentin Haüy

L'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées

- Dans un secteur de la ville de Vineuil (41)-

Petite ville du Loir-et-Cher (41) en Région Centre, Vineuil se situe à côté de Blois sur la rive sud de la Loire. Cette commune va bientôt créer un lotissement afin d'accueillir de nouvelles populations et notamment des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Ce lotissement où l'accent a donc été mis sur l'accessibilité sera situé entre le centre ancien, le complexe sportif et le collège. Malheureusement, la voirie située au pourtour de ce lotissement n'est pas adaptée aux personnes handicapées et par extension aux personnes à mobilité réduite.

En effet, l'accessibilité est une problématique assez récente de l'aménagement du territoire, et qui n'était pas bien intégrée dans les mentalités avant que l'on commence à prendre socialement en compte les toutes premières personnes concernées que sont les handicapés ; et ce notamment grâce aux associations.

L'ambition de ce projet est par conséquent de rendre accessibles à tous les usagers une section de la voirie située autour de ce lotissement en proposant des aménagements adaptés. Les personnes à mobilité réduite et les personnes ne présentant aucune gêne pourraient ainsi se déplacer à leur guise et profiter des équipements publics situés à proximité.

Mots-clés : handicap, handicapés, personnes à mobilité réduite, accessibilité de la voirie, accessibilité en milieu urbain