



# L'ACCESSIBILITE DE LA COMMUNE DE ST GEORGES SUR LOIRE (49)

Renforcement et développement des modes de transport doux de la commune

TOURS – Indre-et-Loire – 37



KOLARIK Daphné  
Stage de découverte  
DA3 – 2013

Tuteur : SERRHINI Kamal



# L'ACCESSIBILITE DE LA COMMUNE DE ST GEORGES SUR LOIRE (49)

Renforcement et développement des modes de transport doux de la commune

Tours – Indre-et-Loire – 37

KOLARIK Daphné  
Stage de découverte  
DA3 – 2013

Tuteur : SERRHINI Kamal



# Avertissement

- Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.



# Remerciements

Je remercie ...

... Mon tuteur, Kamal Serrhini, pour sa rigueur et ses réponses,

... Monique Gérasse, adjointe à l'urbanisme, pour sa disponibilité et sa confiance,

... Ludovic Hodecent, directeur des services techniques, pour m'avoir apporté les documents dont j'avais besoin et fait partager ses idées et ses envies par rapport à la ville,

... Le personnel de l'observatoire départemental de la sécurité routière, pour sa rapidité,

... Les professionnels du handicap et personnes en situation de handicap rencontrés,

... et enfin le dictionnaire des synonymes, pour avoir été là jour et nuit pour me répondre.



# Sommaire

<i>Introduction</i> .....	11
I. Présentation de la commune de Saint Georges sur Loire .....	12
II. Accessibilité et contexte .....	15
III. Le Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics .....	17
IV. Un second diagnostic.....	21
V. Diagnostic ciblé de quelques cheminements .....	29
VI. Recommandations.....	33
VII. Projet d'accessibilité.....	36
<i>Conclusion</i> .....	46



# Introduction

Dans la loi du 11 février 2005 concernant l'accessibilité ne devait pas être expliqué à l'origine le terme « handicap ». Cependant, symboliquement peut-être, un des premiers articles a finalement été consacré à donner sa définition. De ce fait, l'article 2 est rédigé en ces termes : « Constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant »<sup>1</sup>. Cela définit ainsi les limites des personnes en situation de handicap, qu'elles soient physiques ou mentales, et permet une justification des mesures prises dans la législation. Ce sont ces limites et cette « altération » des fonctions physiques qui amènent à poser la question de l'accessibilité des services et de la voirie d'une ville ou d'une commune. Si la question de l'accessibilité a été tout d'abord soulignée vis-à-vis des personnes en situation de handicap permanent, il est important de noter que nous pouvons, tout au long de notre vie, souffrir de contraintes temporaires, comme une grossesse, un enfant en poussette, une fracture de la jambe, ou tout simplement la vieillesse. Ainsi, les associations d'aide aux personnes handicapées vont militer pour un droit à l'accessibilité pour tous, pour inclure et favoriser ces personnes en situation de handicap, mais il est important de ne pas oublier que Tous, nous avons besoin d'avoir accès aux services, que nos limites soient permanentes ou temporaires.

C'est pour cela que j'ai voulu travailler sur l'accessibilité de ma commune, pour essayer de comprendre ce qui allait et ce qui au contraire posait problème, en me concentrant sur l'accès à la voirie et aux espaces publics. Ainsi, j'ai réalisé des diagnostics, à plusieurs échelles, de certaines portions de rues de la commune et des Etablissements Recevant du Public (ERP) correspondant, avec le plus de rigueur possible. En est découlé un classement, donnant les rues les plus accessibles, mais aussi celles qui l'étaient moins. Durant cette étude, j'ai remarqué que de nombreuses rues ne possédaient pas de trottoir, et que seulement deux possédaient des pistes cyclables. Avec la politique environnementale actuelle de réduction des gaz à effet de serre et la nouvelle utilisation des « modes doux » (marche à pied, vélo), j'ai pensé qu'il serait intéressant, après la mise aux normes de la voirie, de développer ses modalités de déplacement dans la commune. Pour cela, en m'appuyant sur le PADD du futur PLU de St Georges sur Loire, j'ai choisi de travailler sur le centre-bourg et, en considérant la future déviation, de monter un projet sur ces modes doux.

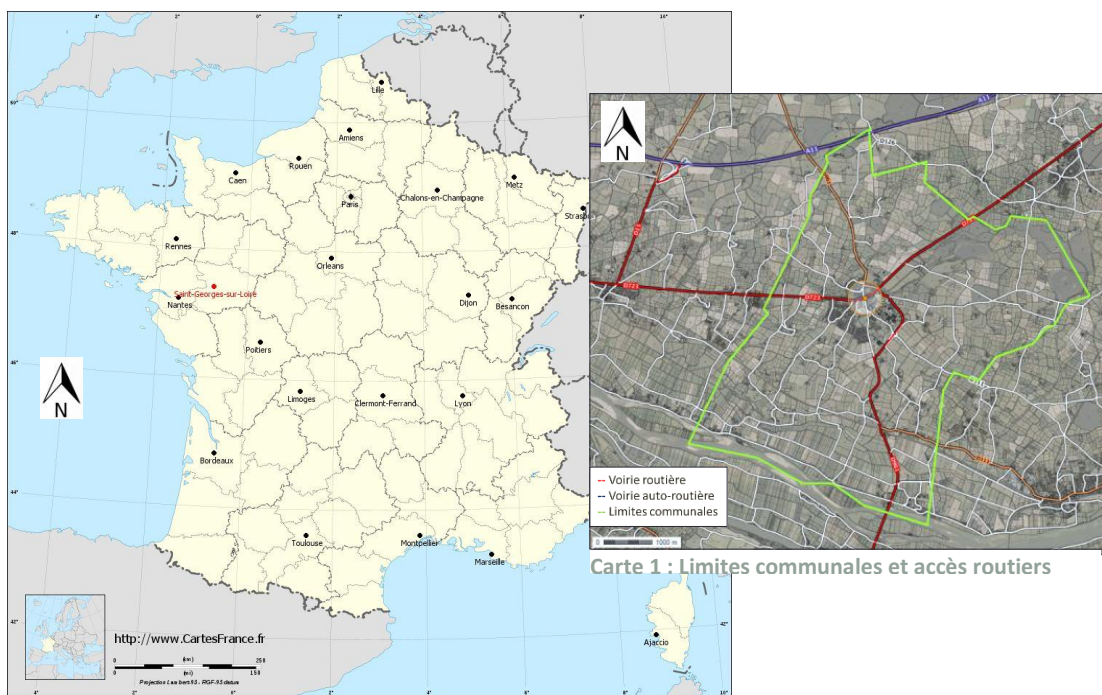
---

<sup>1</sup> <http://www.officiel-handicap.fr/index.php?sub=text&scid=2&cid=1&lin=1>

# I. Présentation de la commune de Saint Georges sur Loire

## 1. Localisation et délimitation de la commune

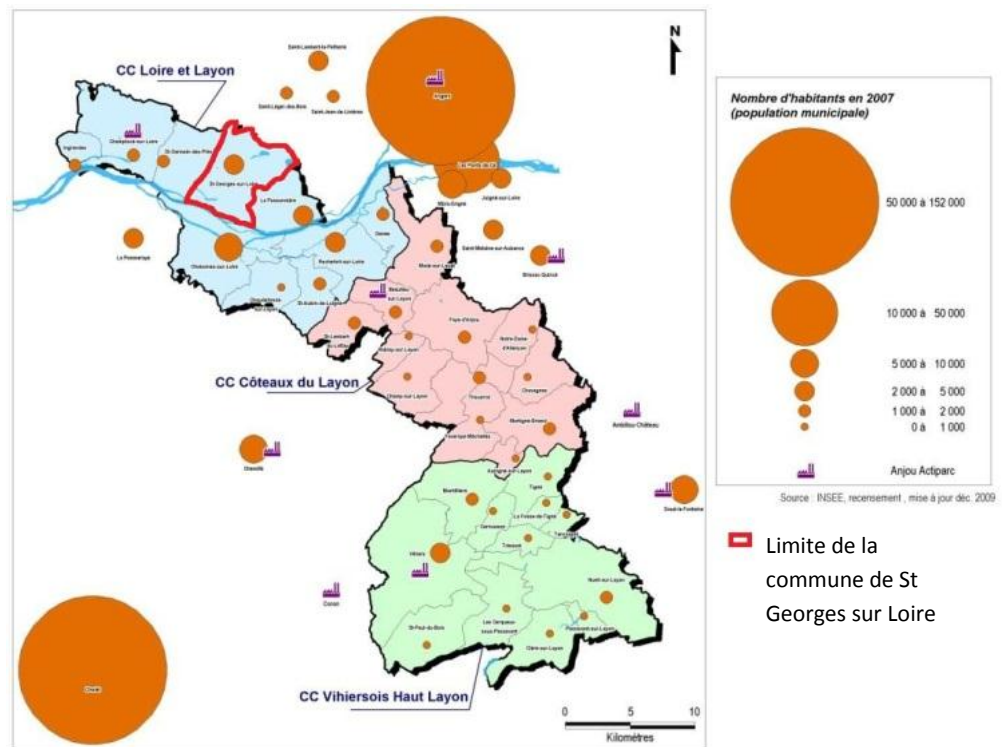
La commune de St Georges sur Loire est une commune rurale se trouvant à une vingtaine de kilomètres au sud-ouest d'Angers, dans le département du Maine et Loire, Région Pays de la Loire. Elle se situe à l'intersection de deux routes départementales fréquentées, la RD723 reliant Angers à Nantes, et la RD961 permettant la liaison entre Segré et Cholet. Son territoire est délimité au nord par l'Autoroute A11, et au sud par la Loire, et totalise ainsi plus de 33 hectares pour presque 3500 habitants.



Carte 1 : Limites communales et accès routiers

Carte 2 : Localisation de la commune de St Georges sur Loire

Depuis 1999, la commune fait partie de la Communauté de commune Loire Layon (qui regroupe 10 communes), et depuis 2003 du Pays Loire Layon, qui est constitué de quatre communautés de communes, soit 44 communes. St Georges sur Loire peut également être considérée au sein du SCoT Loire Layon Lys Aubance (trois communautés de communes, 34 communes).



Carte 3: Situation de la commune de St Georges sur Loire par rapport à la communauté de commune Loire Layon et au SCOT Loire Layon Lys Aubance. Source : <http://www.scotloirelayonlysaubance.fr/>

La situation de St Georges sur Loire par rapport à la communauté de commune est assez centrale, ce qui fait d'elle un lieu de nombreux passages.

## 2. Un lieu de nombreux passages

La situation centrale de la commune fait donc d'elle un lieu assez fréquenté en termes de passage. Après un comptage effectué en octobre 2010 par la commune<sup>2</sup>, on dénombre ainsi plus de 17500 véhicules entrant ou sortant en une journée par la RD723 à l'est de St Georges (vers ou depuis Angers), pour plus de 10400 véhicules par jour sur cette même départementale mais à l'ouest de la ville (vers ou depuis Nantes).

Les déplacements peuvent être de plusieurs natures, on peut penser à des départs, des arrivées, des passages par la commune ou simplement des déplacements intra communaux.

Les raisons de ces déplacements sont liées à l'éducation (le collège Jean Racine est le collège de référence de 7 communes), au tourisme (pour le Château de Serrant, l'Abbaye...), et majoritairement au travail. En effet on note qu'en 2007 la part des

<sup>2</sup> Annexe 1

actifs qui travaillent hors de St Georges tout en y habitant est entre 70 et 80%<sup>3</sup>, ce qui génère une grande partie des flux journaliers.

Il est important de noter tout de même que la commune semble « bien » organisée au niveau du réseau routier. En effet, si l'on se réfère à la fiche de synthèse d'accidentologie de St Georges sur Loire<sup>4</sup>, les accidents sont rares, et ne se trouvent pas localisés à un point précis : il n'y a donc pas de problème majeur concernant la sécurité de la voirie.

Les nombreux déplacements dans et vers la commune nous amènent à nous intéresser à l'accessibilité en général, qui est un point de plus en plus important du fait de la législation et des objectifs fixés dans ce domaine. C'est pourquoi nous allons nous intéresser maintenant à ce qu'est l'accessibilité, ainsi qu'au contexte légal la concernant.

---

<sup>3</sup> Insee, via Pole d'emploi et migrations domicile-travail en Anjou – recensement de la population 2007. Comité d'expansion Economique de l'Anjou (décembre 2010)

<sup>4</sup> Fiche des accidents de la commune de St Georges sur Loire entre 2008 et 2012, transmise par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière

## II. Accessibilité et contexte

### 1. Qu'est-ce que l'accessibilité ?

Globalement, l'accessibilité c'est de pouvoir accéder également à tous les services proposés par une commune. Il s'agit d'un droit applicable à tous les citoyens. Ici, nous ne parlerons que de l'accessibilité en termes de voirie et de cadre bâti.

Ainsi, on définit généralement l'accessibilité comme la plus ou moins grande facilité à aller d'un point à un autre. Plus précisément, selon un rapport sur l'accessibilité écrit conjointement par plusieurs ministères, « *l'accessibilité au cadre bâti, à l'environnement, à la voirie et aux transports publics ou privés, permet leur usage sans dépendance par toute personne qui, à un moment ou à un autre, éprouve une gêne du fait d'une incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur ou cognitif, vieillissement...) ou temporaire (grossesse, accident...) ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, poussettes...)* »<sup>5</sup>.

### 2. Accessibilité : un cadre législatif

L'accessibilité est plus qu'une notion : c'est devenu une véritable manière de penser la ville et les déplacements, et cela depuis une dizaine d'années

On peut dire que la place de la personne en situation de handicap a commencé à évoluer au cours des années 1970. Il était important de permettre une plus grande participation à la vie collective, citoyenne et sociale.

Trente ans plus tard, le 2 janvier 2002, une loi est votée sur la mise en place de projets individuels pour les personnes en situation de handicap. Un de ses objectifs est « d'affirmer et de promouvoir les droits des usagers » et d'adapter les structures aux usagers<sup>6</sup>. Cela obligeait donc à commencer par réfléchir sur l'accessibilité, notamment aux Etablissements Recevant du Public (ERP), qui devaient être faciles d'accès pour les personnes à mobilité réduite. Trois ans plus tard la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances apporta une réglementation technique à l'accessibilité aux personnes handicapées<sup>7</sup>. Cette réglementation fut applicable dès le 1<sup>er</sup> janvier 2007 et concernait les établissements neufs ou rénovés<sup>8</sup>. En plus de cela, l'année 2008 fut substantielle en matière de politique du handicap, tant au niveau européen que national. C'est ce qu'explique le *bilan sur l'accessibilité dans le*

<sup>5</sup> [http://travail-emploi.gouv.fr/IMG/pdf/GuideAccessibilite\\_DIPH.pdf](http://travail-emploi.gouv.fr/IMG/pdf/GuideAccessibilite_DIPH.pdf)

<sup>6</sup> [http://www.mdpf.fr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=106:loi-du-2-janvier-2002&catid=49:que-dit-la-loi-&Itemid=74](http://www.mdpf.fr/index.php?option=com_content&view=article&id=106:loi-du-2-janvier-2002&catid=49:que-dit-la-loi-&Itemid=74)

<sup>7</sup> LOI n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (1) – Chapitre III : Cadre bâti, transports et nouvelles technologies. Articles 41 et 45

<sup>8</sup> <http://www.accessibilite-batiment.fr/>

*domaine des transports, de la voirie, des espaces publics et du cadre de vie*, rédigé par la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité pour 2008<sup>9</sup>. Ainsi ce bilan montre que trois ans après le vote de la loi du 11 février 2005 vue précédemment, des avancées importantes ont été faites pour l'ensemble des personnes en situation de handicap en termes d'accessibilité.

On a vu que la loi de 2005 s'était établie à partir de 2007 pour les établissements neufs ou rénovés. Cependant, les vieux bâtiments non rénovés, nombreux, ne sont alors pas pris en compte, c'est pourquoi une finalité a été posée : les élus locaux n'ont que quelques années pour rendre leurs villes accessibles aux personnes en situation de handicap. Objectif : 2015.

### 3. Le contexte

La commune de St Georges sur Loire est une commune en extension, qui a vu sa population augmenter ces dernières années, avec en 2012 presque 3500 habitants. Cette croissance se voit dans la ville par la création notamment de plusieurs zones résidentielles, le dernier, quartier Gravereuil, étant en fin de construction cette année. Les familles arrivant sont en grande partie des familles avec enfants (41.2%)<sup>10</sup>, ce qui a poussé à la création d'une nouvelle école et de la création d'une maison des familles.

Si l'on considère en plus de cela la présence de l'établissement Yolande de Kepler (établissement recevant des personnes en situation de handicap physique lié à une maladie évolutive), la commune se retrouve obligée « moralement » de se pencher sur la question de son accès. (A noter que cela permettra, de plus, la création d'emplois)

L'accessibilité d'une ville est donc aujourd'hui, sinon une priorité, une obligation. Toutes les villes sont soumises à cette loi 2005, qui va demander pour le 23 décembre 2009 au plus tard la réalisation du Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE), et c'est dans cette optique que la commune de St Georges sur Loire se retrouve face à la nécessité d'agir. Ainsi, elle a fait appel à un bureau d'étude afin d'analyser l'accessibilité de son territoire.

---

<sup>9</sup> [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

<sup>10</sup> Sources : Insee, RP2009 exploitations complémentaires.

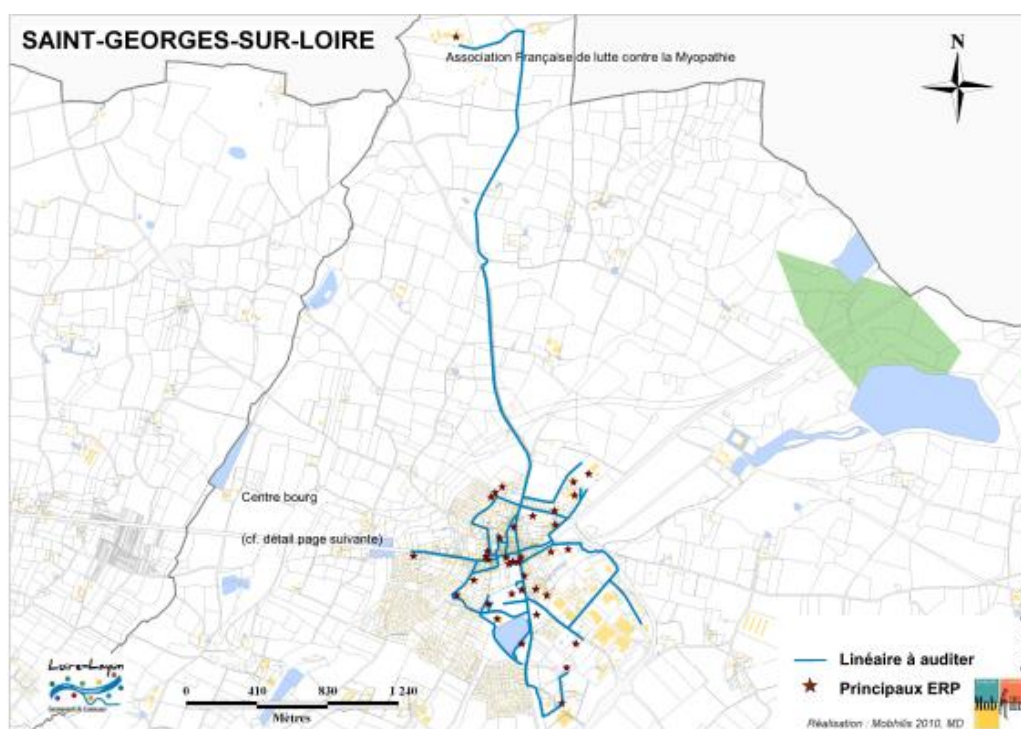
# III. Le Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics

## 1. Méthode utilisée dans le PAVE

Le PAVE <sup>11</sup>(Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics) est un document qui a été commandé par la mairie à un bureau d'étude de la région. Celui-ci met en place un groupe de travail, le « groupe accessibilité », constitué de trois personnes de la mairie, dont l'adjointe à l'urbanisme Monique Gérasse et l'ingénieur des Services Technique Ludovic Hodecent ; quatre personnes en situation de handicap (une personne déficiente auditive, une déficiente visuelle, une personne en fauteuil manuelle et une en électrique); ainsi qu'une habitante (aussi professionnelle du handicap) et la policière municipale de la commune, afin de réfléchir à la question d'accessibilité.

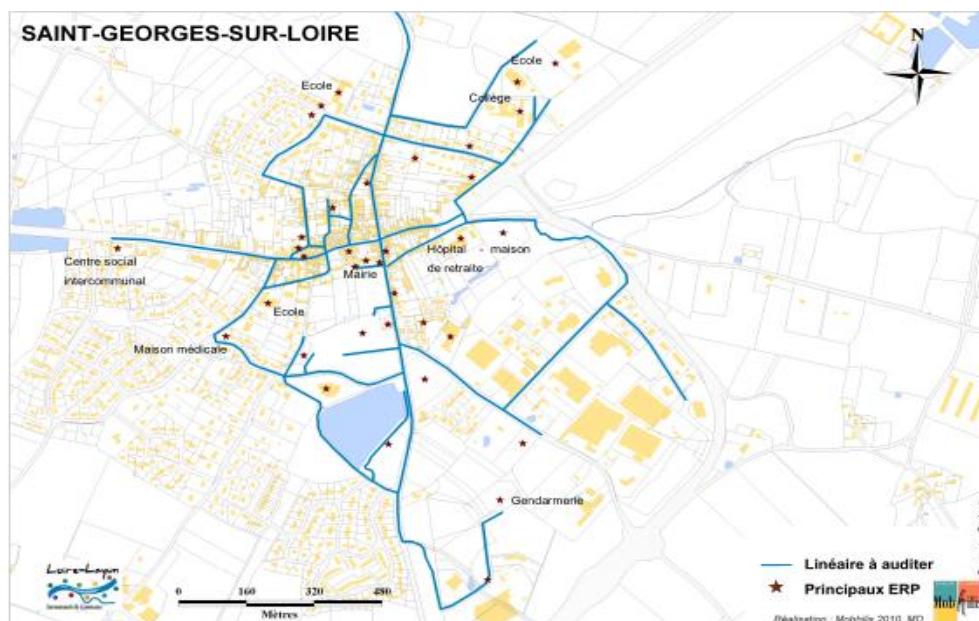
Ce groupe avait pour objectif de définir les cheminements qui, dans la commune, étaient les plus utilisés, et donc ceux qu'il fallait étudier pour définir les priorités de mise en accessibilité (cartes 4 et 5).

La loi de 2005 ayant apporté une réglementation technique très stricte concernant l'accessibilité. Un référentiel d'aménagement de la voirie, c'est-à-dire un « modèle »



Carte 4 : Cheminements choisis pour étude

<sup>11</sup> Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics. St Georges sur Loire. Rapport final – Septembre 2011



Carte 5 : Cheminements choisis pour étude (zoom sur le centre bourg)

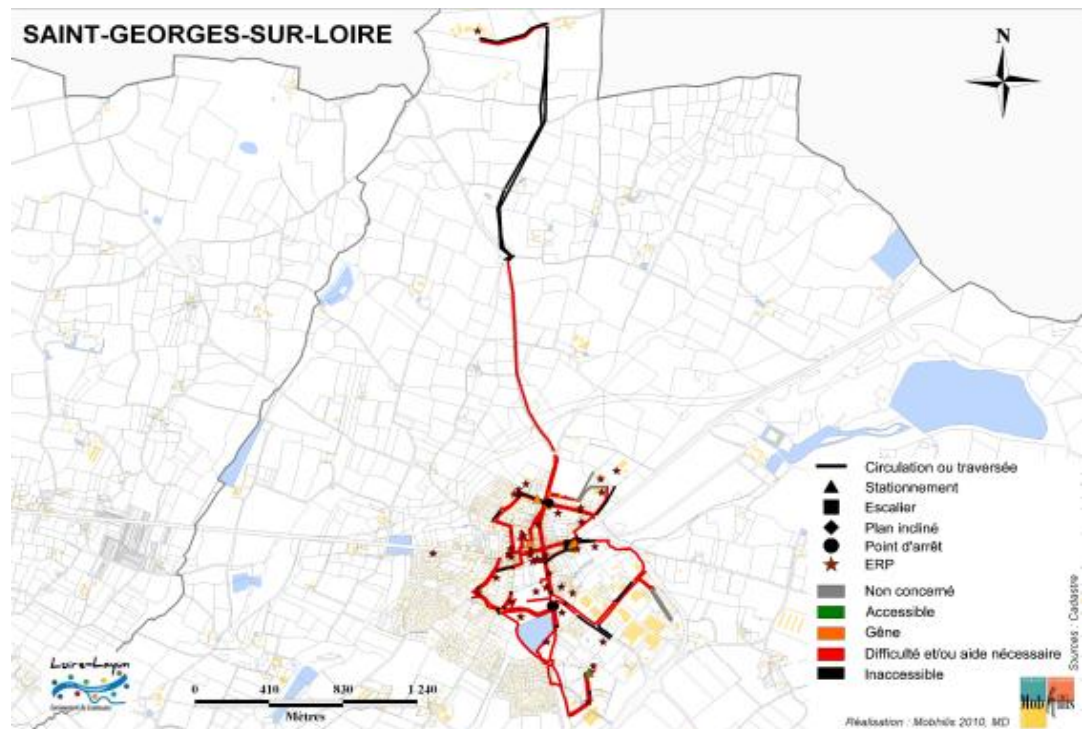
d'aménagement, a été défini. Cette référence a permis alors de faire une comparaison avec la réalité de la voirie étudiée, afin de dresser un état des lieux des cheminements (et des interfaces voirie/ERP) de la commune. Un indice d'accessibilité a été déterminé, afin de quantifier la plus ou moins grande analogie entre la réalité et le modèle.

## 2. Résultats

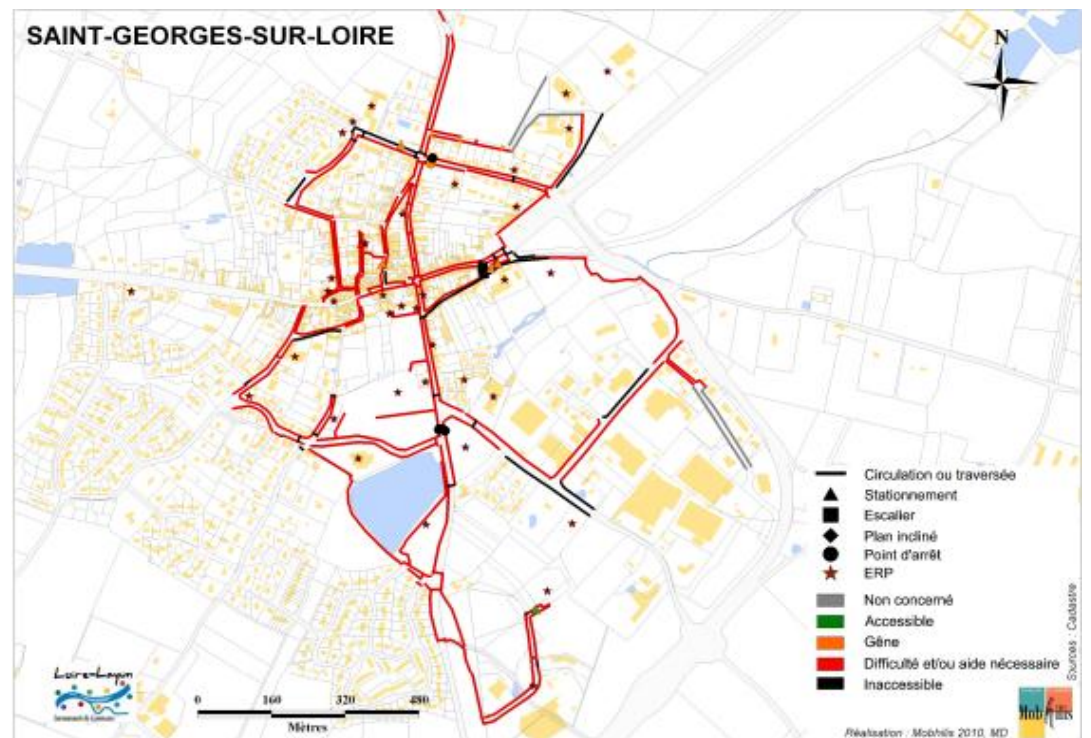
Chaque portion du linéaire étudié s'est alors vu attribuer un indice d'accessibilité en fonction de son « état d'accessibilité », l'ensemble est représenté sur une carte du périmètre étudié.

Indice	Niveau	Descriptif
0	Non concerné	Ou sans incidence
1	Accessible	Elément positif et conforme à la réglementation
2	Gêne	Quelques aspects non réglementaires et gêne
3	Difficulté et aide nécessaire	Non réglementaire et peut nécessiter l'accompagnement d'un tiers
4	Inaccessible	Non réglementaire et empêche l'usage

Tableau 1 : Indices d'accessibilité et correspondances techniques



Carte 6 : Représentation des cheminements en fonction de leur accessibilité



Carte 6 : Représentation des cheminements en fonction de leur accessibilité (zoom sur le centre bourg)

Le PAVE se poursuit ensuite sur la priorisation de certaines voies pour ce qui est de leur mise en accessibilité. Un descriptif budgétaire est également fourni afin de montrer les coûts que représenteront à court, moyen et long terme les modifications de voirie.

### 3. Constat et réactions

On remarque aisément en observant les cartes de résultat que la grande majorité du linéaire étudié est indicé comme étant difficile (avec aide nécessaire) voire inaccessible, et cela même si le problème détecté est ponctuel et sans influence réelle sur l'état d'accessibilité de la voirie (exemple : largeur de fente de bouche d'égout supérieur à 2cm sur le bord d'une route qui selon le rapport rend le trottoir difficile d'accès).

Après entretien avec le directeur et ingénieur des services technique (M. Hodecent) et l'élue à l'aménagement (Mme Gérasse), on comprend que les conclusions du rapport ne conviennent pas aux attentes de la mairie. Un second entretien avec un membre du groupe accessibilité a montré que ce classement ne correspondait pas non plus aux attentes des habitants de la commune, qu'ils soient ou non en situation de handicap.

Il est sorti de ces retours qu'il pourrait être intéressant de réaliser un second diagnostic, qui conduirait à un autre classement et qui serait plus en accord avec les attentes de la commune et de ses habitants. C'est ainsi que j'ai commencé à réfléchir à une autre manière d'étudier l'accessibilité de St Georges sur Loire.

## IV. Un second diagnostic

L'idée était donc alors de mettre en place une seconde méthode afin de classer la voirie de la commune de manière plus précise, avec des classes qui permettraient de bien différencier ce qui était à traiter préférentiellement et ce qui restait accessible malgré les écarts au « modèle » demandé par la loi de 2005.

### 1. Repérage des Etablissements Recevant du Public (ERP)

Afin de déterminer le linéaire à étudier, il fallait d'abord repérer les différents ERP de la commune. En effet, ce sont eux qui vont attirer le plus de personnes, et donc qui doivent être accessibles en priorité. Sont classés comme ERP les écoles, centres commerciaux, hôpitaux, mairies, bibliothèques...

On en dénombre 21 dans les limites de la commune de St Georges sur Loire<sup>12</sup>, ils sont répartis de la manière suivante.



Carte 7 : Repérage des ERP sur la commune de St Georges sur Loire

L'établissement Yolande Kepler (anciennement AFM dans le PAVE) n'a pas ici été pris en compte dans le repérage des ERP. En effet, si une portion de voie a spécialement été créée pour les fauteuils roulants menant du Centre au Centre-Bourg, il est très

---

<sup>12</sup> Annexe 2

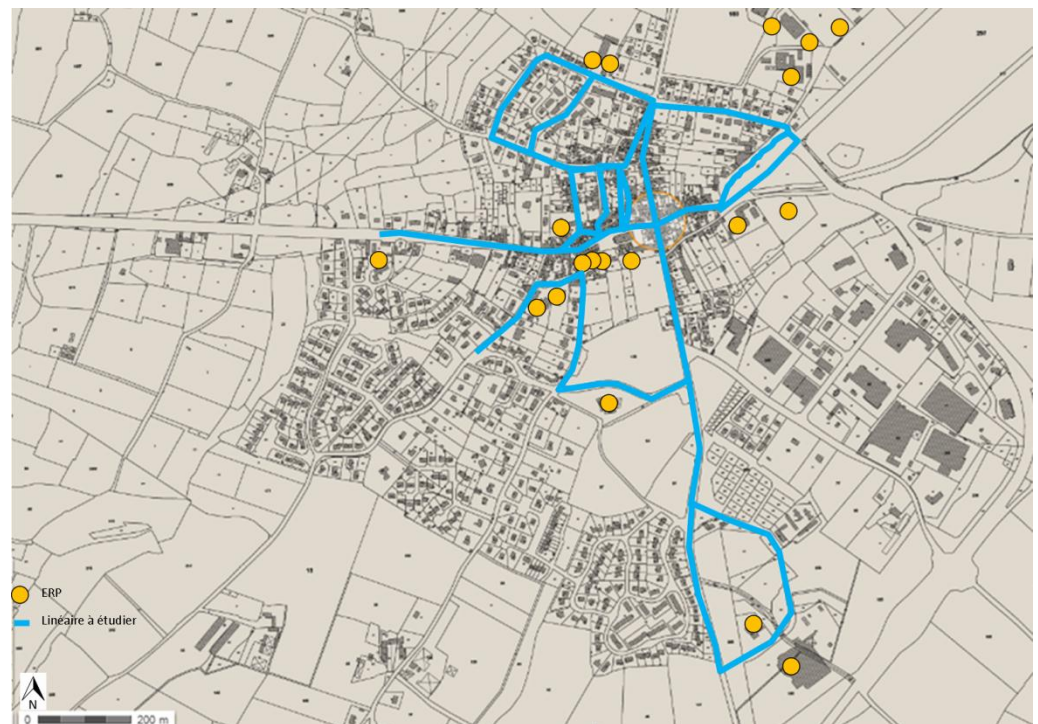
rare qu'elle soit utilisée, du fait de la longue distance à parcourir (3 km), et du temps que cela représente pour une personne à mobilité réduite.

## 2. Détermination des cheminements préférentiels

Pour définir le linéaire à étudier en termes d'accessibilité, il a tout d'abord fallu identifier les cheminements les plus utilisés dans la commune. Pour cela, je suis partie des ERP. 500 mètres étant la distance maximale habituellement parcourue à pied pour aller d'un point à un autre (au-delà, on change généralement de moyen de transport), des cercles de 500 mètres de diamètre ont été tracés autour des ERP. C'est en prenant les rues « principales » les plus recouvertes par ces cercles qu'a été défini le linéaire à étudier (en bleu sur la carte 8). Ces portions peuvent être considérées comme les tronçons terminaux des déplacements dans ou vers la commune de St Georges.

Pour faciliter le diagnostic, il a été décidé d'étudier l'accessibilité rue par rue, même si ce n'est pas forcément l'échelle la plus adaptée. En effet, chaque rue a une longueur différente, et on ne sait pas ce qui définit exactement son début et sa fin. Cela peut faire que l'étude n'est alors pas égale d'une rue à l'autre. C'est pourquoi seront étudiés plus tard quelques exemples de déplacements entiers d'un point à un autre, afin de déterminer l'accessibilité d'un itinéraire et non d'une portion.

On définit donc seize rues à étudier<sup>13</sup>.



Carte 8 : Linéaire à étudier en termes d'accessibilité

<sup>13</sup> Annexe 3

### 3. Détermination des critères d'étude

Afin d'étudier et de classer les différentes rues déterminées précédemment, il a fallu fixer des critères. Ceux-ci sont tirés de la législation, et plus précisément de la réglementation technique de la loi 2005. Ces règles, explicitées dans les PAVE<sup>14</sup>, sont également recensées précisément par le CERTU<sup>15</sup>.

Ces critères, je les ai ensuite formulés sous forme de questions fermées, afin de pouvoir y répondre simplement, et ainsi, que les différentes analyses soient comparables. On obtient alors le tableau suivant :

Tableau 2 : Critères utilisés pour le classement des rues

Trottoir	Présence de trottoir
	Des deux côtés de la rue
	Sur toute la longueur de la rue
	Cheminement 140 ou cheminement 120 vide
Traversées	Oui / non
	Bordure max 2cm
	largeur 120 ou 140+potelets
	Contraste visuel
	Contraste tactile
Marquage au sol	
Trous et fentes	<2cm
Ressaut	2cm ou 4cm+aménagement
	espacement > 2,5m
Pente	<5%
Revêtement sol	Praticable / peu praticable/ non praticable
Mobilier urbain	Contraste avec environnement

Chaque rue du linéaire déterminé dans l'étude précédente a donc été étudiée en répondant à ces questions (par oui ou non, sauf pour le revêtement).

On obtient alors un tableau<sup>16</sup> regroupant toutes les rues, et pour chacune d'elles ses caractéristiques.

<sup>14</sup> Annexe 4

<sup>15</sup> Accessibilité de la voirie et des espaces publics : Éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes. Éditions Lavoisier : Cachan, 2006, 96 pages, collection Certu

<sup>16</sup> Annexe 5

## 4. Quelques exemples

### a) Le chemin Marion

Critères	(portion de rue)	Chemin Marion	
		Avant école	Après école
Trottoir	Oui / non	Oui	Non
	Des deux côtés de la rue	Oui	Non
	Sur toute la longueur de la rue	Oui	Non
	Cheminement 140 ou cheminement 120 vide	Oui	Non
Traversées	Oui / non	Oui	Non
	Bordure max 2cm	Oui	-
	largeur 120 ou 140+potelets	Oui	-
	Contraste visuel	Oui	-
	Contraste tactile	Oui	-
	Marquage au sol	Oui	-
Ressaut	<2cm	-	-
	2cm ou 4cm+aménagement	Oui	-
	espacement > 2,5m	Oui	-
Pente	<5%	OK	OK
Revêtement du sol	Praticable / peu praticable/ non praticable	Praticable	Praticable
Mobilier urbain	Contraste avec environnement	Oui	Oui
	TOTAL NON	0	5
	TOTAL OUI	15	3

Certaines des rues ont dû être traitées en deux fois. C'est ici le cas du Chemin Marion, qui a été refait récemment mais uniquement jusqu'à l'école.

Ainsi, on remarque que la portion avant l'école comptabilise un total de 0 « non » pour 15 « oui », tandis que la portion après l'école totalise 5 « non » pour 3 « oui ». Le chemin Marion est donc plus accessible avant l'école qu'après.

On remarque dans la première portion de « chemin » la présence d'une piste cyclable, séparée des piétons par des potelets en bois.



Figure 1 : photographie du Chemin Marion (avant école)

## b) Rue des Fontaines

Critères		Rue des Fontaines
Trottoir	Oui / non	Oui
	Des deux côtés de la rue	Oui
	Sur toute la longueur de la rue	Oui
	Cheminement 140 ou cheminement 120 vide	Non
Traversées	Oui / non	Oui
	Bordure max 2cm	Non
	largeur 120 ou 140+potelets	Non
	Contraste visuel	Non
	Contraste tactile	Non
	Marquage au sol	Oui
Ressaut	<2cm	Non
	2cm ou 4cm+aménagement	-
	espacement > 2,5m	Oui
Pente	<5%	Ok
Revêtement du sol	Praticable / peu praticable/ non praticable	Non praticable
Mobilier urbain	Contraste avec environnement	Non
	TOTAL NON	8
	TOTAL OUI	6



Figure 2 : Photographie de la rue des Fontaines

Cette rue va totaliser 8 « non » pour seulement 6 « oui », ce qui peut être considéré comme peu accessible.

## 5. Classement des différentes rues

Afin de classer les différentes rues, j'ai tout d'abord comptabilisé le nombre de « non » présents dans la colonne correspondant à chaque rue. Cela donne un premier classement, mais beaucoup de voies sont alors « à égalité ». Afin de les départager le plus possible, pour les rues ayant le même nombre de « non », les nombres de « oui » ont été comptés afin de classer plus précisément les différentes portions de voie. On obtient alors le classement suivant, avec encore quelques rues étant au même « niveau » en termes d'accessibilité :

Ce classement nous donne la plus ou moins grande accessibilité des rues

<b>Pas accessible</b>	Rue des Fontaines		
	Place Monprofit		
	Chemin Marion (après école)		
	Rue Tuboeuf (cimetière - hôpital)		
	Rue du stade		
	Rue du bœuf couronné		
	Rue Tuboeuf (hôpital - rue)		
	Rue Nationale	Rue des Lauriers	
	Rue de Chalennes	Rue des Peupliers	
	Rue du Riochet		
	Rue A. de Cumont		
	Rue de St Augustin (après lotissement)		
	Rue de l'Abbaye		
	Rue Neuve Belle		
	Rue St Augustin (avant lotissement)	Rue Th. Harrault	Rue M. Lair
<b>Accessible</b>	Chemin Marion (avant école)	Rue Créatin Guesdon	

linéairement et en fonction des critères de voirie donnés dans le cadre de la réglementation technique de la loi du 11 février 2005. Cependant, il arrive que ponctuellement, une rue ne soit pas accessible du fait d'un point bloquant, aussi appelé « point noir accessibilité » (PNA).

## 6. Les « points noirs accessibilité »

Les PNA peuvent être de plusieurs sortes. En effet, on peut trouver des points bloquant temporaires (dans le sens où ils ne sont pas forcément présents toute la journée ou toute la semaine), comme une voiture garée sur un trottoir, un échafaudage, des poubelles, les tables d'un café ou un panneau publicitaire pour trottoir. Ils peuvent aussi être permanent, ce qui est le cas pour les arbres, les



poteaux électriques, les bornes incendie, les trottoirs non abaissés ou simplement les trous dans le revêtement.

Cependant, cette liste n'est pas exhaustive, et il serait difficile de répertorier et de traiter tous les points. C'est pourquoi, avec l'aide d'une éducatrice spécialisée et d'une aide

médico-psychologique, travaillant auprès de personnes à mobilité réduite, et un usager accompagné, nous avons déterminé les points les plus problématiques, qu'ils soient temporaires ou permanents<sup>17</sup>.

Il est à préciser que parfois, certains aménagements vont faciliter le déplacement des usagers en situation de handicap, comme les bandes podotactiles ou les feux sonores, qui, lorsqu'ils seront absents, deviendront des handicaps supplémentaires même s'ils ne sont pas à proprement parlé des points de non accessibilité.

Les deux personnes rencontrées tiennent à noter que deux personnes atteintes d'un même handicap peuvent voir différemment l'accessibilité d'un endroit, en fonction de la façon dont leur handicap est traité. En effet, pour des personnes en fauteuil, la largeur de celui-ci ne sera pas la même s'il est ou non électrique. De la même manière, une personne déficiente visuelle peut ou non se servir d'une canne blanche. Ces deux exemples montrent qu'un déplacement peut être appréhendé de manière différente.

Ainsi, le classement réalisé met en avant quatre « points noirs accessibilité » : la présence de voitures sur un trottoir, de travaux, de bouches d'égout surélevées ou de trous dans le revêtement du sol.

Ces points ont été repérés sur le terrain d'étude et pointés sur la carte suivante :

---

<sup>17</sup> Annexe 6



#### Repérage des Points Noirs Accessibilité dans la commune Réalisation : Daphné Kolarik

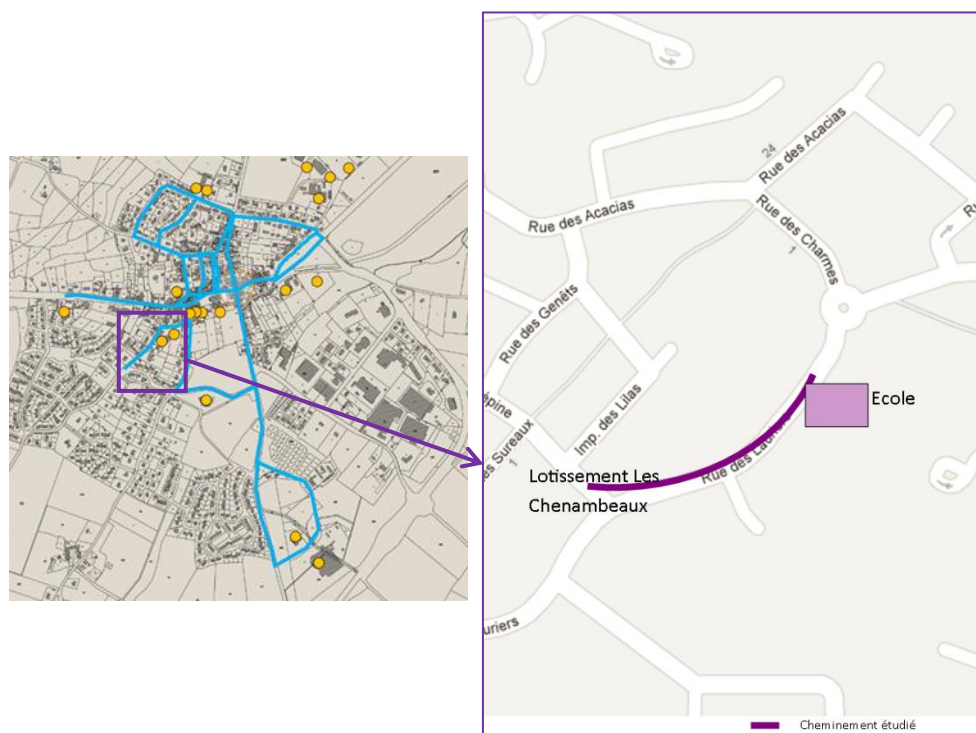
Ces premières parties sur les diagnostics linéaire (les rues) et ponctuel (les PNA) montrent les différentes difficultés dans St Georges sur Loire en termes d'accessibilité. C'est pourquoi, avec le cadre législatif imposant l'objectif 2015 et les quelques (rares) voies cyclables rencontrées dans la commune, nous pouvons nous demander **comment remédier aux problèmes d'accessibilité afin de répondre à la loi du 11 février 2005 tout en essayant de développer les modes de transport doux rencontrés.**

Afin de cibler plus précisément ces problèmes et la manière d'y remédier, nous allons voir quelques cheminements détaillés, puis des recommandations seront évoquées. Enfin, afin d'accroître les modes de transport doux dans la commune, un projet de réorganisation du centre et de création d'une coulée verte à l'est du centre-bourg sera développé.

## V. Diagnostic ciblé de quelques cheminements

Nous avons vu précédemment comment pouvaient se classer les différentes rues de la commune en termes d'accessibilité, et donc quelle était leur ordre de priorité pour effectuer des changements (travaux). Cependant, la loi du 11 février 2005, en plus de tabler sur l'accessibilité de la voirie, va s'intéresser aux interfaces voirie/ERP. C'est pour cela que, sur quelques exemples, va maintenant être présentée l'accessibilité de ses interfaces. Afin que la démarche soit plus concrète, cette étude ne se fera non pas sur l'ERP seul mais sur un cheminement complet, d'une origine (zone résidentielle, commune voisine...) à une destination (l'ERP). Cela permettra dans ce même temps de considérer une autre échelle que celle de la rue (cf. IV.2.)

### 1. Etude de l'accessibilité, du lotissement « Les Chenambeaux » jusqu'à l'école maternelle J. Prévert



Carte et localisation du cheminement étudié

#### a) Accessibilité des véhicules motorisés

Si l'on considère dans un premier temps ce cheminement pour un trajet en voiture, on peut noter un manque général de visibilité, au niveau des priorités à droite (notamment à cause de la hauteur des haies) mais aussi au moment de traverser la rue des Chenambeaux pour tourner dans la rue des Lauriers, vers l'école. On peut

cependant souligner la bonne visibilité des piétons, la bonne qualité du revêtement de la route ainsi que sa largeur qui permet le passage aisé des voitures et du car scolaire.



Figure 3 : Stationnement face à l'Ecole J. Prévert

En termes de stationnement, on note une quinzaine de place, ce qui est peu par rapport à leur utilisation par l'école (parents d'élèves aux heures « de pointe ») mais aussi par les habitants des logements alentours.

Aucun stationnement handicapé n'est prévu dans ce périmètre.

On peut noter tout de même la présence d'un espace de stationnement pour le car

scolaire, en retrait de la route afin de ne pas bloquer la circulation.

### **b) Accessibilité piétonne**

La majeure partie des trottoirs permettant de se rendre du lotissement à l'école est recouverte de gravillons, qui permettent l'accessibilité du cheminement. Les traversées d'un trottoir à l'autre remplissent tous les critères de bonne accessibilité, excepté en ce qui concerne les bandes podotactiles, qui sont inexistantes dans ce périmètre. On remarque également, à certains croisements, l'absence totale de passages piétons, ce qui peut être considéré comme problématique.

On peut noter que dans les impasses, les trottoirs ne sont souvent présents que d'un seul côté de la voie, ce qui peut être considéré comme un manque de sécurité. Pour finir, on note à proximité de l'ERP un point noir accessibilité avec la présence, au milieu du trottoir, d'un poteau électrique qui complique le passage pour des personnes en fauteuil roulant.

### **c) Interface voirie/école**

Juste devant l'école, on remarque la discontinuité du trottoir, ce qui est gênant en termes de sécurité étant donné le nombre d'enfants et de personnes en général qui empruntent cette rue.

On peut ajouter que le trottoir, lorsqu'il existe, ne présente pas de bordure de traversée, ce qui est considéré comme un point bloquant en accessibilité. Le dernier point inconfortable est le fait que le passage piéton permettant l'accès à l'école est situé juste derrière la place de stationnement du car, ce qui fait que l'accès est impossible lorsque celui-ci est présent.

## 2. Etude de l'accessibilité du Centre-Bourg au Centre commercial Les Fougères

### a) Accessibilité des véhicules motorisés

En considérant tout d'abord l'accessibilité des véhicules motorisés, on peut dire que le déplacement du Centre-Bourg vers le centre commercial se fait facilement. Si l'on se réfère ensuite aux indications en elles-mêmes, on remarque l'absence de panneaux indicateurs dans le centre bourg. Ainsi, rien ne signale où se trouve le centre commercial les Fougères. De même, au retour, aucune signalisation ne permet de se diriger vers le bourg. A l'inverse, toujours dans le sens du retour, on relève l'abondance de panneaux de signalisation. Nonobstant, nombreux, ils sont difficilement lisibles, et se retrouvent parfois derrière une végétation mal entretenue. Le manque de lisibilité est donc le point essentiel de ce cheminement quand on le considère du point de vue de l'accessibilité des véhicules motorisés.

En termes de stationnement, le parking de l'ERP est vaste et met à disposition des places réservées aux personnes handicapées et correspondant aux normes en vigueur. On note aussi la présence de places « famille », près de l'entrée du magasin, plus larges afin de permettre par exemple de sortir plus facilement une poussette d'un véhicule.

### b) Accessibilité piétonne

En étudiant le linéaire à partir du centre-bourg, on peut tout d'abord remarquer la discontinuité des trottoirs le long de la rue de Chalonnes à peu près jusqu'à l'Étang d'Arrouët (contrairement à la portion de rue Nationale où ils sont accessibles). De plus, lorsqu'ils sont existants, leur largeur est souvent insuffisante (inférieure à 120cm) et leur revêtement peut être considéré comme peu ou pas accessible : gravillons en légère pente (glissant pour les personnes en fauteuil roulant), avec un niveau très inégal (trous et bosses). On ajoutera que sur cette portion les bordures de traversée ne sont que peu abaissées (supérieur à 2cm).

A partir de l'étang, un chemin a été créé parallèlement à la route afin de faciliter le déplacement jusqu'au centre commercial mais aussi de le sécuriser. Cette partie du



Figure 4: Chemin d'accès au centre commercial Les Fougères

cheminement est facilement accessible.

On pourra terminer sur le fait que, à la fin de ce chemin, il n'est pas possible de rejoindre facilement l'entrée du Centre commercial, en effet, il n'y a plus ni trottoir ni chemin, et il est alors obligé de se déplacer directement sur le parking.

**c) L'interface voirie/centre commercial**

Le centre commercial Les Fougères, récent, est aux normes en ce qui concerne l'accessibilité des ERP. Ses ouvertures sont larges et le revêtement du sol est lisse. De plus, les places de parking réservées, que ça soit aux personnes handicapées ou aux familles (comme expliqué dans le paragraphe précédent), sont situées devant l'entrée de l'ERP, rendant minime la distance à parcourir entre le véhicule et l'entrée.

# VI. Recommandations

Après avoir vu les différentes difficultés qui se posaient en termes d'accessibilité, il est nécessaire d'essayer d'y remédier. Pour cela, quelques recommandations peuvent être faites. Celles-ci sont de plusieurs types. En effet, un trou dans le revêtement ou l'absence de trottoir n'entraînent pas le même besoin. Ainsi, on peut considérer plusieurs sortes d'actions : les interventions linéaires de la voirie piétonne, celles qui vont être ponctuelles, et enfin les interventions qui vont concerner l'accessibilité des véhicules motorisés.

## 1. Recommandations linéaires

Les recommandations linéaires, comme leur nom l'indique, vont concerner une grande partie de la voirie, et seront en général applicables à une rue entière, à un côté ou à une portion de la rue.

Ainsi, la création de trottoirs pour les rues Arthur de Cumont (quitte à la mettre en sens unique) ou la seconde partie du chemin Marion peut être évoquée. L'absence de trottoir dans la rue du Riochet ne semble pas réversible du fait de la faible largeur de la rue (passage juste assez large pour une voiture).



Figure 5 : Rue A. de Cumont

On peut ajouter, concernant les recommandations linéaires en rapport avec les trottoirs, l'établissement d'une continuité de celui-ci tout au long des rues, avec notamment, dans la rue des Fontaines, son élargissement. Cette continuité sera recherchée également rue Nationale ou rue des Lauriers, ainsi qu'au niveau du Commercial Les Fougères, afin de rendre plus sécuritaire le passage du chemin à l'entrée du centre.

Pour terminer sur les interventions linéaires dans la commune, on note qu'il est nécessaire que certains revêtements, peu voire pas accessibles, soient refaits dans toute leur longueur, avec un matériau répondant aux normes sur les lois en vigueur : « Le sol ou le revêtement de sol du cheminement accessible doit être non meuble, non glissant, non réfléchissant et sans obstacle à la roue »<sup>18</sup> et assez épais pour se mettre au niveau des bouches d'égout, car si elles dépassent, elles sont alors considérées comme des points noirs accessibilité.

Il est à noter que ces recommandations entraîneraient de lourds travaux, et donc des dépenses importantes pour la commune.

<sup>18</sup> [http://www.handi-acces.org/site/element\\_126.php](http://www.handi-acces.org/site/element_126.php)

## 2. Recommandations ponctuelles

Les recommandations ici appelées « ponctuelles » correspondent aux modifications à effectuer par rapport aux points bloquants. Comme expliqué dans le paragraphe IV.6 les PNA peuvent être temporaires ou permanents.

### a) Points bloquants temporaires

Les PNA temporaires les plus difficiles en termes de non accessibilité sont, comme vu précédemment, les voitures garées sur les trottoirs et les travaux.

Pour empêcher le stationnement des véhicules motorisés, on peut penser à la pose de panneaux de signalisation interdisant l'arrêt sur les trottoirs. Cependant ce n'est pas la réglementation qui retiendra les gens qui le veulent de se garer sur les trottoirs si aucune sanction n'est appliquée. Ainsi, un mobilier urbain comme des potelets, des barrières ou des blocs anti-stationnement.

En ce qui concerne le problème des travaux, l'impossibilité de les empêcher est évidente. Cependant, la mise en place d'un contournement, avec une traversée bien marquée et vers un autre trottoir répondant aux normes, peut être une solution. Toutefois, les travaux resteront un PNA pour les personnes déficientes visuelles se déplaçant sur des parcours mémorisés à l'avance et n'étant pas à même de suivre cette déviation.

### b) Points bloquants permanents

Tout au long de l'étude, on a repéré des points bloquants qui sont considérés comme permanents. On retrouve dans ceux-ci les PNA les plus problématiques du classement effectué par une personne en situation de handicap et une professionnelle (qui sont les trous et les bouches d'égout pas à niveau), ainsi que les trottoirs sans abaissement au niveau de la traversée, le mobilier urbain parfois, et la position d'un passage piéton derrière un stationnement d'autocar.

Les recommandations qui en découlent sont donc l'abaissement des trottoirs au niveau des traversées piétonnes, avec la création de bandes podotactiles avec contraste visuel, dans les rues Théophile Harrault, de Chalonnnes ou encore Nationale. On peut noter ensuite la nécessité de combler les trous les plus gênants, notamment dans les trottoirs de la rue des Fontaines. Cependant, ce n'est qu'une mesure provisoire car souvent, les trottoirs présentant les trous les plus problématiques sont aussi ceux dont le revêtement doit être refait intégralement.

On a constaté dans le paragraphe V.1 que le passage piéton qui se situait accolé à l'emplacement du car scolaire n'était pas utilisable lorsque celui-ci était stationné. C'est pourquoi on pourrait penser à le décaler de quelques mètres. Cela semble possible puisque le trottoir est continu et accessible, il « suffirait » de le rabaisser à l'endroit de la traversée.

Enfin, pour terminer sur les recommandations ponctuelles concernant des points bloquants permanents, on remarque que lorsque les trottoirs ne sont pas assez larges, c'est généralement à cause de la présence de mobilier urbain (poteaux,

compteurs, arbre...). Ainsi s'impose soit le déplacement de ces gênes sur un bord de trottoir s'il est assez large, soit leur suppression si le trottoir fait moins de 1.20m de large.

### 3. Recommandations concernant l'accessibilité des véhicules motorisés

Concernant l'accessibilité des véhicules motorisés, on a vu dans les différentes phases du diagnostic des problèmes de visibilité ainsi que de lisibilité.

On a remarqué en effet lors de l'étude du cheminement entre la zone pavillonnaire Les Chenambeaux et l'école maternelle Jacques Prévert que la visibilité était mauvaise au niveau des priorités à droite, et cela à cause de la hauteur des haies. Ainsi, la solution serait de faire respecter la hauteur maximale de taille des haies, qui est de 1m au-dessus du niveau de la voie et cela sur une longueur de 50 mètres<sup>19</sup>. De plus, cette visibilité pourrait être améliorée par la pose de miroirs aux niveaux des intersections. Changer la priorité à droite en stop pourrait également être une solution pour sécuriser et faciliter la circulation sur ce cheminement.

Par rapport maintenant à la lisibilité, il a été vu précédemment que sur le linéaire entre le Centre Commercial Les Fougères et le centre-bourg de la commune la signalisation était en grande quantité et parfois peu visible et peu lisible. Faire respecter une fois de plus l'entretien de la végétation serait une solution à la non visibilité. Le regroupement des panneaux de signalisation pourrait être un moyen d'en donner une meilleure lisibilité.

---

<sup>19</sup> [http://nature.jardin.free.fr/plantation\\_reglementation.html](http://nature.jardin.free.fr/plantation_reglementation.html)

## VII. Projet d'accessibilité

Après cette loi de février 2005, un des enjeux majeurs de la commune est donc son accessibilité. Ainsi, afin de la « mettre aux normes » et de développer ses modes de transport doux, la commune écrit dans son PADD (en cours de validation) la possibilité de plusieurs aménagements, comme la restructuration urbaine du centre bourg, le long de la rue Nationale, et la création de nouvelles liaisons douces dans la commune<sup>20</sup>. C'est donc en m'appuyant sur les attentes de la commune évoquée dans cette partie du PLU que je ferai les propositions d'aménagement qui vont suivre.

### 1. Réorganisation du Centre-Bourg de la commune de St Georges sur Loire

La restructuration du centre le long de la rue nationale est donc un des axes du PADD de la commune. Cela peut être fait dans le but de le rendre plus accessible, mais aussi plus sécuritaire. Si l'on se base sur une période « après contournement », on peut estimer les passages de véhicules dans cette rue à moins de 10% des passages actuels<sup>21</sup>, soient environ 1000-1500 véhicules par jour.



Figure 6 : La rue Nationale

Ainsi, grâce au faible flux de véhicules, on pourrait envisager de créer dans le Centre-Bourg une Zone Partagée<sup>22</sup>, ou Zone de Rencontre. Ce concept, récent, est en fait un espace où tous les usagers de la voirie sont mis sur un pied d'égalité, c'est-à-dire que tous peuvent utiliser la chaussée. Dans cette zone, les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules motorisés (hormis tramway), et ceux-ci ont l'obligation de ne pas dépasser les 20km/h.

La mise en place d'un tel secteur permettrait aux cyclistes de circuler, et d'avoir un endroit sécurisé pour se déplacer (ce qui pour l'instant n'est pas le cas dans la commune).

<sup>20</sup> Annexe 7

<sup>21</sup> Estimation de L. Hodecent, directeur des services techniques de la commune

<sup>22</sup> <http://www.bas-rhin.gouv.fr/site/Securite-routiere-Zone-partagee-353.html>

Décider de cette réorganisation entraîne plusieurs questions, mais aussi plusieurs contraintes.

### a) Quelles limites pour une Zone de Rencontre dans la commune ?

On a déjà vu que la réorganisation de la voirie devait s'effectuer le long de la rue Nationale. Ainsi, pour bien marquer le début de la Zone de Rencontre, l'entrée et la sortie de zone pourraient se faire au niveau des feux tricolores. Cela permettrait aux automobilistes d'identifier leur passage dans le périmètre, et donc d'adopter la bonne conduite à tenir.

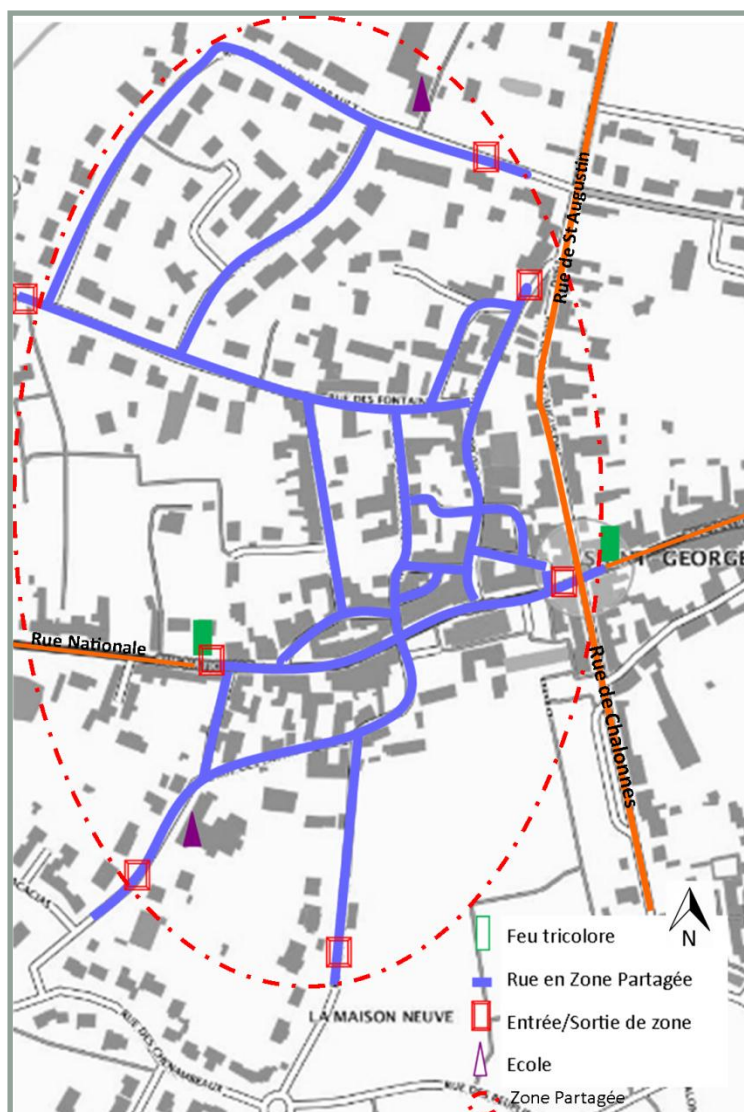
L'élargissement de la zone à l'ensemble du Centre-Bourg permettrait aux habitants une meilleure appropriation de cet espace, c'est pourquoi les rues adjacentes (rue du Riochet, rue des Lauriers...) peuvent également être comptabilisées dans le périmètre.

Pour finir, afin de sécuriser l'accès aux écoles et l'itinéraire du pédibus, les rues des Fontaines, Théophile Harraut et Maurice Lair peuvent de même être introduites dans cette Zone Partagée.

La création de cet espace pourrait régler dans le même temps les problèmes de stationnement sur trottoir, d'une part puisqu'il est interdit de stationner dans ce type de zone (à part sur les emplacements prévus) et d'autre part parce que la plupart des

trottoirs sont « éliminés ».

En se référant aux critères vus ci-dessus, on obtiendrait la Zone de Rencontre ci-contre.



## b) Réorganisation de la voirie

Comme il a été vu au début de cette partie, une Zone de Rencontre nécessite un partage de la voirie. Pour que cette cohabitation se passe le mieux possible, il est important de bien signaler l'entrée dans la zone mais aussi d'aménager l'espace.

### a. Signalisation d'entrée et de sortie en Zone Partagée

Des panneaux indicateurs ont été créés suite à l'émergence de la notion de Zone Partagée. Ils indiquent que piéton et véhicules peuvent circuler sur la chaussée, et fixent la vitesse des véhicules à maximum 20km/h.



Figure 7 : Panneaux d'entrée et de sortie de Zone de Rencontre  
Source : Bas-Rhin.gouv.fr

Afin de marquer physiquement l'entrée dans cet espace et d'inciter les conducteurs à rouler au pas, un changement de revêtement du sol peut être envisagé. On peut penser à l'utilisation de pavés, afin de « sentir » la différence, cependant ils sont peu accessibles aux personnes à mobilité réduite. C'est pourquoi il semble important d'utiliser des pavés plats, sur lesquels il serait plus aisé de se déplacer.

Enfin, le rehaussement de la route pourrait aussi être une manière de bien visualiser et intégrer l'entrée dans la Zone.

### b. Réaménagement de la chaussée

Afin de réaménager la chaussée en Zone de Rencontre, il est tout d'abord important « d'effacer » les signes d'une délimitation entre piéton, vélo et véhicules motorisés. Ainsi, la mise à niveau de la chaussée avec le trottoir, la suppression des potelets et du marquage des passages piétons (marquage au sol et feux bicolores) semblent nécessaires.

L'espace devient alors neutre, ouvert à tous les usagers. Cependant, l'idée d'une Zone Partagée peut poser problème vis-à-vis des personnes mal voyantes ou à mobilité réduite, qui sont plus vulnérables dans ces situations. Ainsi, il est utile de prévoir dans le réaménagement du centre un espace réservé, où seuls les piétons pourront se déplacer, qui soit séparé physiquement de la partie commune. Concernant les personnes ayant une déficience visuelle, il est en effet compliqué pour elles de se déplacer car elles ne peuvent percevoir où se trouvent les intersections par exemple, il leur est donc plus difficile de se repérer. Des études ont été réalisées dans différents pays européens sur l'utilisation des Zones Partagées par

les personnes aveugles ou mal voyantes<sup>23</sup>. Plusieurs solutions sont mises en avant afin de séparer les espaces réservés des espaces partagés, mais aucune n'est réellement parfaite. Une qui semble adaptée dans le cadre du projet est l'utilisation de bandes podotactiles en parallèle avec des potelets qui délimiteraient également l'espace. Afin de relier les zones réservées entre elles et permettre la traversée, des bandes podotactiles pourraient être créées le long des rues et dans la largeur, pour signaler les croisements.

La mise en place de ce type de secteur pose également la question du stationnement. En effet, il est interdit de stationner dans une Zone de Rencontre, sauf sur des espaces réservés. Selon une enquête réalisée sur l'appareil commercial du Centre-Bourg en 2011, le stationnement est insuffisant, il n'est donc pas possible



Figure 8 : Rue Nationale actuelle

de supprimer les places de parking dans le centre, il est donc important, soit de conserver les emplacements actuellement disponibles, soit de les déplacer.

Au final, on pourrait imaginer une zone de circulation partagée avec, d'un côté un espace réservé aux piétons et séparé par des potelets, de l'autre quelques places de stationnements. Les parkings de la commune conserveraient leur emplacement ainsi que leurs accès, mais on pourrait noter, dans la rue du Bœuf Couronné, le décalage des places le long du mur, en supprimant la faible longueur de trottoir qui s'y trouve.



Figure 8 : Dessin de la Rue Nationale après réorganisation de la voirie

<sup>23</sup> <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/CERTU%20Zones%20de%20rencontre%20et%20PAM%202010.pdf>

## 2. Développement des liaisons douces nord-sud par la création d'une coulée verte

Le PADD de St Georges sur Loire évoque plusieurs fois son besoin important de déplacements doux notamment dans la moitié nord puisque le sud de la commune, pavillonnaire, étant déjà assez bien avancé en termes de modes doux. Un développement de ses modalités de déplacement dans le nord permettrait de désenclaver cette espace, et en même temps de relier le sud, où se trouvent les zones pavillonnaires ; et le nord, où l'on retrouve le collège et deux des écoles de la commune. En parlant avec Ludovic Hodecent (directeur des services techniques de la commune), il est apparu que l'idée de la création d'une Coulée Verte était sur le point d'être abordée par les élus. C'est pourquoi il va s'agir ici de définir ce qu'est une Coulée Verte, puis de voir comment ce concept pourrait être appliqué à la commune.

### a) Qu'est-ce qu'une Coulée Verte ?

Par définition, une Coulée Verte peut être considérée comme l'« aménagement d'un espace vert continu plus ou moins arboré, à fonction récréative et de circulation douce ». Ce concept permet à la fois une circulation douce à l'écart de la voirie automobile, et en même temps son utilisation comme chemin de randonnée, piste de jogging, piste de roller ou de vélo. Il s'agit également d'un espace vert, culturel et pédagogique, qui peut être pourvu de lieux aménagés pour la rencontre, le repos ou les jeux d'enfants<sup>24</sup>.

Une des Coulées Vertes les plus connues est celle de Paris, qui propose plus de 14 km de pistes cyclables, des chemins piétons, des aires de jeux et de sport, et qui est accessible par de nombreux endroits. Si plusieurs développements sont prévus, cette Coulée Verte traverse déjà des sites d'intérêt comme la Place de Catalogne ou l'Eglise Notre-Dame-du-Travail.



Figure 9 : Une portion de la Coulée Verte de Paris

<sup>24</sup> [http://www.urbalyon.org/AffichePDF/Les\\_liaisons\\_vertes\\_-\\_Les\\_nouvelles\\_voies\\_de\\_la\\_ville\\_nature-1663](http://www.urbalyon.org/AffichePDF/Les_liaisons_vertes_-_Les_nouvelles_voies_de_la_ville_nature-1663)

## b) Une Coulée Verte à St Georges sur Loire

- a. *Un premier tronçon pour relier la moitié nord à la moitié sud de la commune*

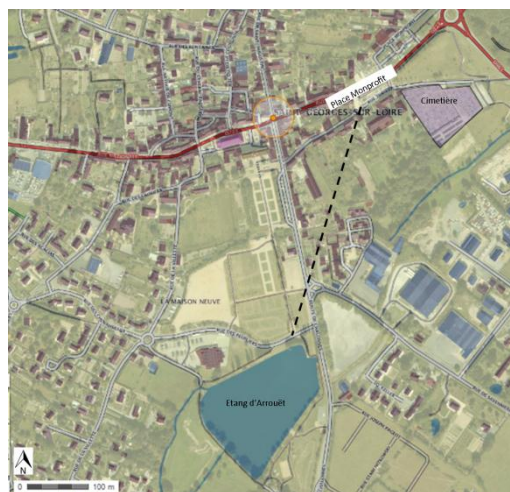
Le besoin évoqué précédemment de création d'une liaison douce entre le Nord et le Sud de la commune de St Georges pourrait être comblé par la mise en place d'une Coulée Verte.



Carte 10 : Localisation IGN des espaces verts

Monprofit, de même on peut aisément se déplacer des lotissements à l'Etang, c'est pourquoi la Coulée Verte peut tout d'abord être étudiée pour faire le lien entre l'Etang et la Place Monprofit.

Un des premiers buts de ce projet est la liaison et donc la sécurisation d'un itinéraire vers les écoles, il ne peut donc pas être « trop » long, afin d'inciter les parents et les enfants à l'emprunter. Il ne semble donc pas judicieux de le faire serpenter entre les différents bâtiments déjà présents. Cependant, un chemin droit n'est pas possible, de par la présence de ces-dits bâtiments et des deux voies principales de St Georges à traverser.

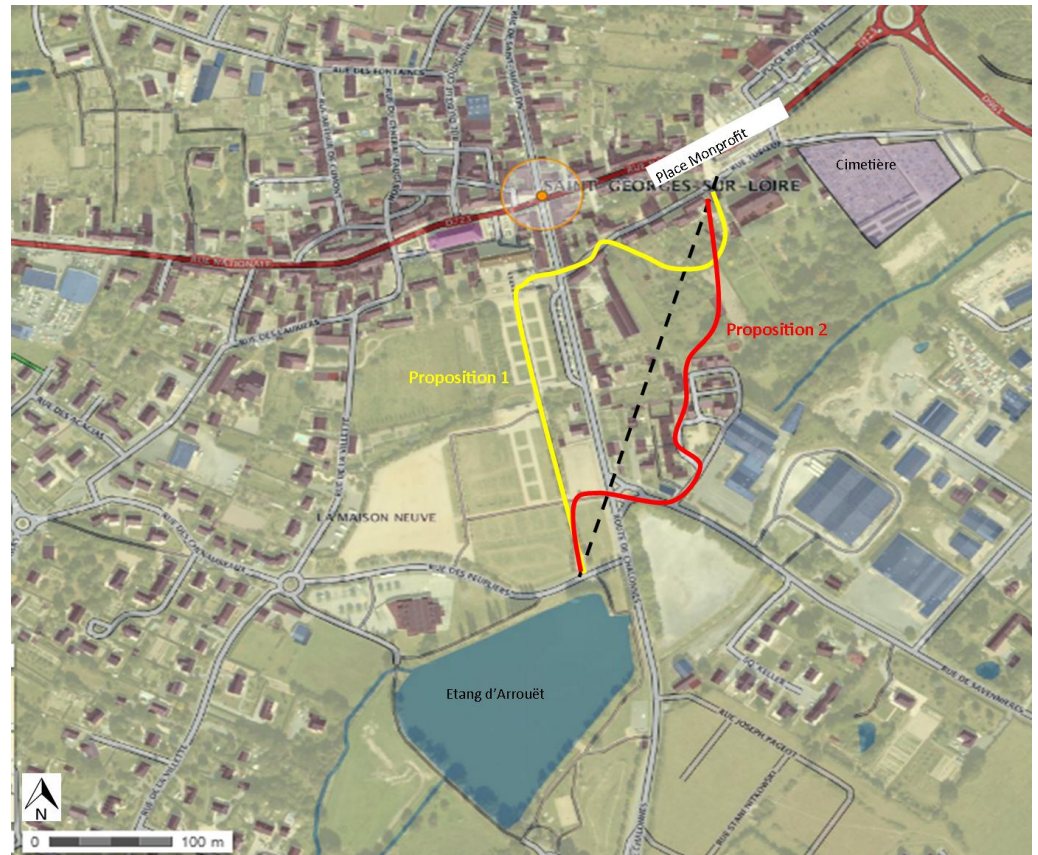


Carte 11 : Relier l'Etang à la Place Monprofit

Afin d'utiliser une partie des chemins verts déjà existant dans la commune, une portion de la Coulée Verte peut être définie de deux manières. La première serait de passer par les Jardins de l'Abbaye, puis de traverser la Rue de Chalonnès à hauteur de la Rue Tubœuf, pour rattraper ensuite les jardins de l'Hôpital Local à leurs extrémités Sud-Ouest. La seconde serait de traverser plus bas sur la rue, à l'extrémité sud des Jardins, puis de remonter le long de la Résidence de l'Etang, pour rattraper ensuite les espaces verts au sud des espaces verts de l'Hôpital Local.

Dans les deux cas, le cheminement passe par les terrains situés derrière l'Hôpital. Leur avantage est qu'ils appartiennent en majorité à la commune, et que seules quelques parcelles sont encore en possession de particuliers. Il est donc plus aisé de réaliser des aménagements pour créer une Coulée Verte dans ce périmètre.

On peut représenter ainsi les deux propositions de cheminements pour un premier tronçon de Coulée Verte entre le nord et le sud de la commune.



Carte 12 : Deux propositions de cheminement pour le premier tronçon de la Coulée Verte

#### *b. Liaison Bourg – Château de Serrant : un second tronçon*

Un des objectifs globaux des élus est de « conforter la vocation touristique et de loisir de la commune »<sup>25</sup>, et donc, plus précisément, de développer le tourisme autour du Château de Serrant, classé monument historique depuis 1948.

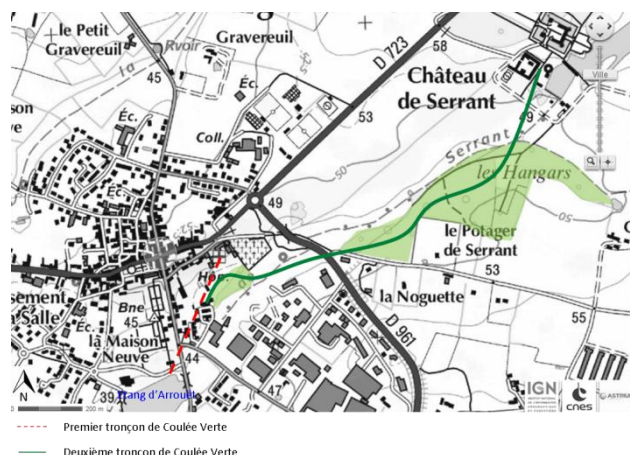
Un frein actuel à la découverte du château est l'agencement de la voirie d'accès, très peu sécuritaire. Cependant, nous avons posé l'hypothèse dans le début de cette partie que nous nous placions dans un contexte post-contournement. Ainsi, l'accès y sera plus aisé grâce à la présence d'un rond-point sur la départementale face à l'entrée visiteur du domaine (carrefour repérable sur l'annexe 7). Le problème des arrivées par véhicules motorisés est donc résolu. Se pose la difficulté d'accès piéton ou cyclable, ou plutôt son absence. En effet, aucune voirie n'est aménagée pour

<sup>25</sup> PADD de la commune de St Georges sur Loire

relier à pied ou en vélo le bourg et le château. C'est pourquoi une seconde portion de Coulée Verte pourrait être envisagée entre ces deux points.

Le domaine n'appartient pas à la commune, cependant, dans une optique de

développement et de profits, la réalisation d'une portion de Coulée Verte à travers les terrains du Château ne devrait pas poser de problème.



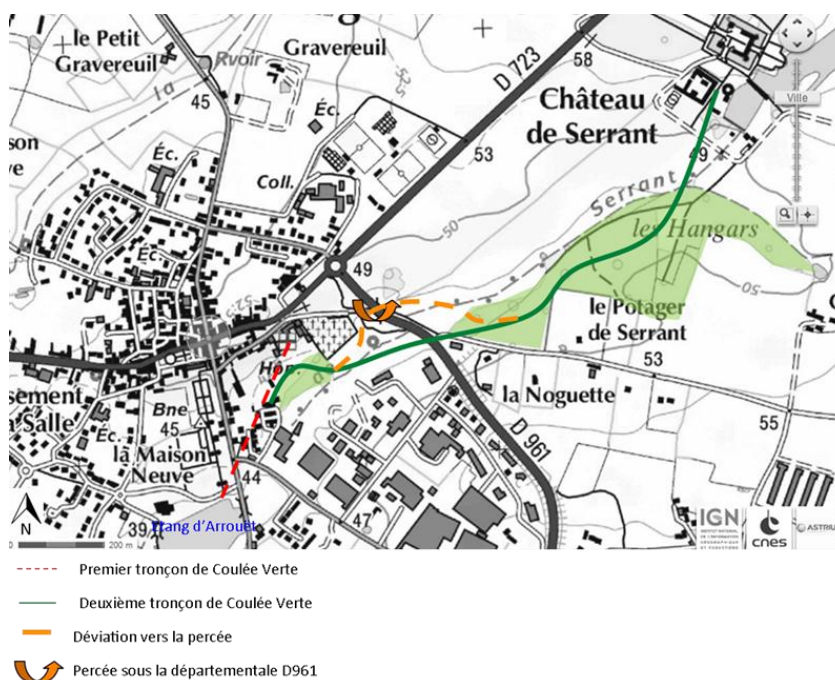
Carte 13 : Proposition d'un cheminement pour le second tronçon de Coulée Verte

La difficulté qui se pose sur ce second tronçon est la traversée de la départementale D961. Cependant on peut noter la présence d'une percée sous la départementale, au niveau du cimetière. La deuxième portion de cheminement de Coulée Verte doit donc passer par ce passage afin d'être entièrement sécurisée.



Carte 14 : Percée sous la D961

On peut obtenir ainsi un tracé de la seconde portion de Coulée Verte similaire au suivant :



Carte 15 : Proposition rectifiée du tracé de la Coulée Verte

### c. Les aménagements

Le tracé exact de la Coulée Verte ne pourra être défini qu'une fois que les propriétaires du foncier auront, ou non, permis l'achat de leurs terrains. C'est pourquoi ne sont montrés dans les deux paragraphes précédents que des endroits où pourraient passer le cheminement.

Cependant, il est possible de caractériser ce chemin, à défaut de pouvoir donner son tracé.

Si l'on s'intéresse tout d'abord à la largeur de la voie, il faut savoir que des piétons, des personnes en rollers des cyclistes, ainsi que des personnes à mobilité réduite (avec fauteuil ou déambulateur) peuvent circuler, il est donc important que la présence de l'une des catégories ne gêne pas les autres usagers. La largeur d'un trottoir étant règlementée à un minimum de 1.20m (sans mobilier urbain) et celle des pistes cyclables à 1.50m par sens de circulation, on peut penser à une largeur minimale totale de 4.20m.

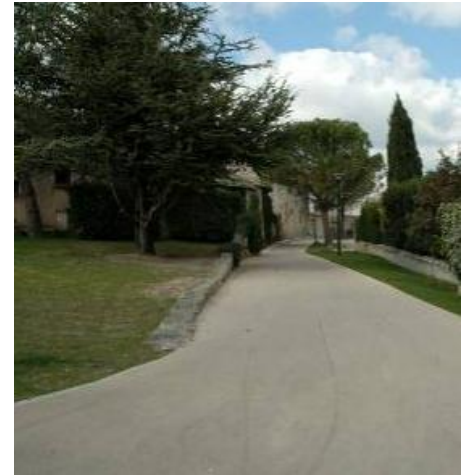


Figure 10 : Idée de revêtement du sol dans la ville de St-Paul-Trois-Châteaux

Concernant le revêtement du sol, il est important de prendre en compte tous les usagers susceptibles d'utiliser la Coulée Verte. Ainsi, il ne doit pas être fait en gravillons pour ne pas gêner le déplacement des fauteuils roulants ou des personnes en rollers, et ne doit pas non plus être glissant en cas de pluie. De plus, dans une vision d'intégration dans le paysage, la couleur utilisée peut être dans des tons clairs, sables. On peut prendre pour exemple de revêtement celui de la Coulée Verte de la ville de St-Paul-Trois-Châteaux.

Vient alors la question de l'éclairage, relative à la sécurité du lieu. Plusieurs technologies peuvent être utilisées, mais le but est tout de même de choisir quelque chose d'économique par rapport à la consommation d'énergie. On peut penser alors à l'utilisation de diodes électroluminescentes (leds), comme dans la ville de Reims<sup>26</sup>, qui sont plus économiques qu'un éclairage standard et ont une plus longue durée de vie.

Ensuite, vis-à-vis des abords de la voie, il semble important de conserver, d'entretenir ou de créer des espaces paysagers, puisqu'il s'agit avant tout d'une Coulée Verte, tout préservant la qualité des espaces verts déjà présents.

<sup>26</sup> <http://www.reimsmetropole.fr/>

Enfin, pour finir, afin de conforter l'idée de Coulée Verte du nord au sud de la commune de St Georges, on peut envisager de développer le côté culturel et pédagogique du parcours par la mise en place de « plaques » permettant de découvrir facilement des notions comme la biodiversité ou l'environnement, mais aussi des espèces de la faune et de la flore.



Source : lyonne.fr



Ainsi ces différentes facettes d'un projet de développement des modes doux, en plus de leur but premier d'extension des voies de transport doux, permettraient de conforter et d'aider la vocation touristique de la commune ; mais aussi, pour ses habitants, de s'appropriier les nouveaux espaces accessibles.

# Conclusion

Des premiers questionnements sur le handicap à la loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité pour tous, et en particulier pour les personnes à mobilité réduite ou plus généralement en situation de handicap, la question de l'accès aux services n'a cessé d'être développée. C'est en septembre 2011 que le Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) est remis par un bureau d'étude à la commune de St Georges sur Loire. Dans le cadre de ce Plnd, j'ai moi aussi effectué un diagnostic de la voirie et des Etablissements Recevant du Public (ERP), basé sur les critères d'accessibilité donnés dans la législation. Ce diagnostic m'a permis de classer les rues de la moins accessible à la plus accessible, mais également de noter les « Points Noirs Accessibilité », points bloquants les plus gênants pour les personnes en situation de handicap, comme les travaux ou les voitures garées sur les trottoirs. C'est après avoir vu les difficultés d'accès de la voirie dans la commune que des recommandations ont été évoquées. Ces recommandations ne sont pas exhaustives, car la liste des points étudiés ne l'est pas non plus, mais elles permettent la résolution des problèmes les plus importants.

Cependant, les recommandations ne sont que d'ordre matériel, il s'agit de travaux publics. C'est pourquoi il était important d'élargir cela, pour monter un projet. Celui-ci, basé sur les attentes du Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), peut être formulé comme un développement des modes de transport doux de la commune, d'une part par la réorganisation du Centre-Bourg en une Zone de Rencontre, zone où tous les usagers peuvent se déplacer sur la chaussée, d'autre part en créant une Coulée Verte, afin de relier le sud et le nord de la commune. Ce lien entre les deux parties permettrait non seulement de donner un moyen aux enfants des lotissements (sud) d'aller dans les établissements scolaires (nord), mais aussi de relier le Château de Serrant au bourg. Le concept de Coulée Verte donnerait à ces deux facettes un cadre végétalisé calme, qui pourrait aussi être utilisé pour de la promenade et des activités sportives comme le roller ou la course à pied.

Plus généralement, les deux axes du projet de développement des modes de transports doux permettraient une plus grande appropriation de l'espace par les habitants de la commune, et ainsi de continuer de faire vivre St Georges sur Loire malgré le contournement.

# Bibliographie

## OUVRAGES

*Accessibilité de la voirie et des espaces publics* : Éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes. Éditions Lavoisier : Cachan, 2006, 96 pages, collection Certu

*Accessibilité et déficiences visuelles* : Réponses adaptées à la chaîne du déplacement. Éditions Pipo Ilonni, 2010. 233 pages.

*Diagnostics d'accessibilité urbaine* : Analyse comparative de cas et propositions. Éditions Lavoisier : Cachan, 2006. 70 pages, collection Certu.

## RAPPORTS NON EDITES

*Projet d'Aménagement et de Développement Durable - Elaboration - Version corrigée* suite Réunion PPA du 05 JUILLET 2012, communiqué par Ludovic Hodecent, directeurs des services techniques de St Georges sur Loire

*Plan d'Aménagement de la Voirie et des Espaces publics* : rapport final Septembre 2011, communiqué par Ludovic Hodecent, directeurs des services techniques de St Georges sur Loire

## SITES

Site de l'Association des Paralysés de France (mars-mai 2013)  
<http://www.desbatonsdanslesroues.org/?gclid=CJP1yPbZ0bMCFaTKtAodkxkALw>

Site de la Communauté de commune Loire Layon (mars-mai 2013) [www.loire-layon.com/](http://www.loire-layon.com/)

Site de la Communauté de commune Loire Layon / tourisme (10 mai 2013)  
<http://www.loire-layon-tourisme.com/uploads/randonnees/>

Site de la Confédération Française pour la Promotion Sociale des Aveugles et Amblyopes (mars 2013) [www.cfpsaa.fr/spip.php?article194](http://www.cfpsaa.fr/spip.php?article194)

Site de St Georges sur Loire (février-mai 2013) [www.saint-georges-sur-loire.fr/](http://www.saint-georges-sur-loire.fr/)

Site du gouvernement sur le développement durable (mai 2013)  
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/CERTU%20Zones%20de%20rencontre%20et%20PAM%202010.pdf>

Site de Handi-access (10 mai 2013) <http://www.handi-acces.org/>

Wikipédia (octobre-mars 2013)

[fr.wikipedia.org/wiki/Accessibilit%C3%A9\\_de\\_la\\_voirie\\_et\\_des\\_espaces\\_publics\\_en\\_France](https://fr.wikipedia.org/wiki/Accessibilit%C3%A9_de_la_voirie_et_des_espaces_publics_en_France)

# Indexe des sigles

ERP : Etablissement Recevant du Public

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PAVE : Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics

PInd : Projet Individuel

PNA : Point Noir Accessibilité

# Annexes

**Annexe 1** : Comptage journalier des véhicules passant sur les voies principales de la commune de St Georges sur Loire

**Annexe 2** : Liste des ERP de la commune de St Georges sur Loire

**Annexe 3** : Liste des rues à étudier en termes d'accessibilité

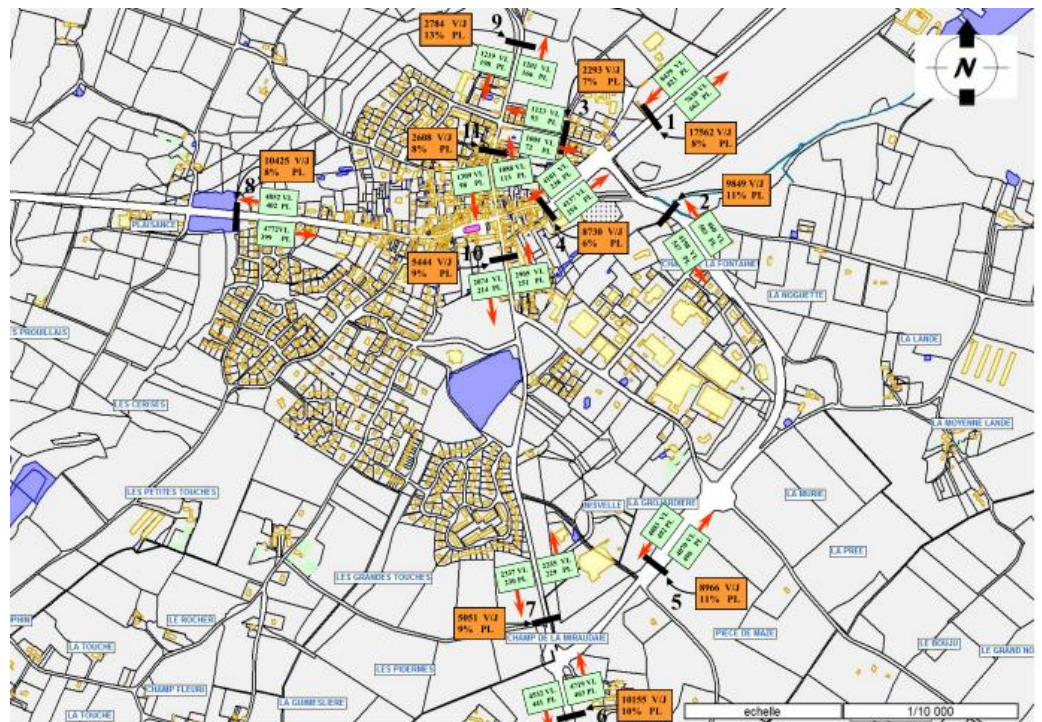
**Annexe 4** : Règlementation technique explicitée dans le PAVE

**Annexe 5** : Tableau de diagnostic rue par rue

**Annexe 6** : Evaluation des points bloquants

**Annexe 7** : Schéma de conclusion du PADD de la commune

## ANNEXE 1 : COMPTAGE JOURNALIER DES VEHICULES PASSANT SUR LES VOIES PRINCIPALES DE LA COMMUNE DE ST GEORGES SUR LOIRE



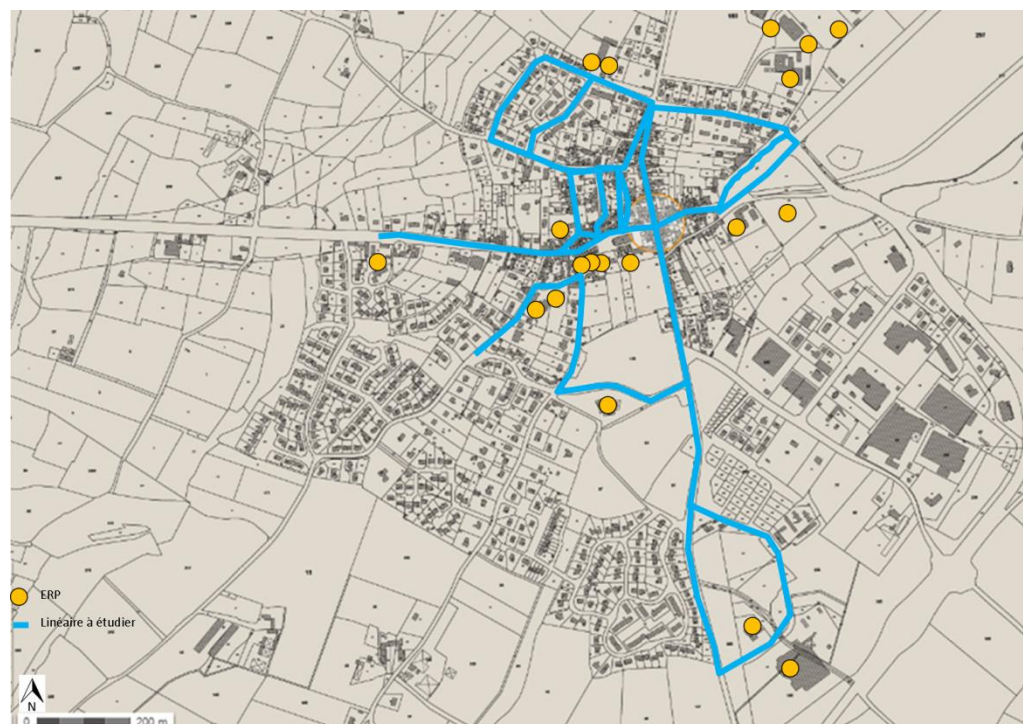
Carte donnée par le directeur des services techniques de la mairie de St Georges sur Loire

## **ANNEXE 2 : LISTE DES 21 ERP DE LA COMMUNE DE ST GEORGES SUR LOIRE**

1. Salle Omnisport Anjou 2000
2. Salle Omnisport Europe
3. Foyer des jeunes
4. Salle de convivialité
5. Ecole privée de l'Abbaye
6. Collège Jean Racine
7. Ecole primaire J.B. Lully (+ cantine + garderie)
8. Ecole maternelle J. Prévert (+ cantine)
9. Maison des services sociaux
10. Cimetière
11. Hôpital Local – Maison de retraite
12. Maison des associations
13. Centre Social Intercommunal
14. Salle Beau Site
15. Eglise
16. Mairie
17. Bibliothèque
18. Centre des finances publiques
19. Bureau de poste
20. Centre commercial Super U
21. Gendarmerie

### ANNEXE 3 : LISTE DES RUES A ETUDIER EN TERMES D'ACCESSIBILITE

1. Rue des Fontaines
2. Rue Théophile Harrault
3. Rue Neuve Belle
4. Chemin Marion
5. Rue de St Augustin
6. Place Montprofit
7. Rue du Stade
8. Rue A. de Cumont
9. Rue du Bœuf Couronné
10. Rue Nationale
11. Rue Tuboeuf
12. Rue des Lauriers
13. Rue de l'Abbaye
14. Rue des Peupliers
15. Rue Daniel Crépin-Guesdon
16. Rue de Chalennes



Carte du linéaire à étudier

## ANNEXE 4 : REGLEMENTATION TECHNIQUE EXPLICITEE DANS LE PAVE



### A. La chaîne de déplacement

#### a. Les largeurs de cheminement

Un cheminement doit présenter une largeur de 140 centimètres minimum (120 centimètres minimum si aucun obstacle de part et d'autre de ce cheminement) et être libre de tout obstacle. Il est donc conseillé d'aligner le mobilier d'un côté ou de l'autre du cheminement. Cela est important pour les Utilisateurs de Fauteuil Roulant (UFR) mais aussi les personnes marchant difficilement, les déficients visuels, ou encore les personnes avec poussettes. Ainsi :

- Dans les cas où les largeurs de cheminement sont insuffisantes, il serait idéal d'élargir le trottoir, à condition qu'un foncier disponible le permette (stationnement, zone enherbée, chaussée large) ;
- Dans les cas où les largeurs de cheminement sont inférieures à 140 centimètres à cause de mobiliers rétrécissant la largeur de cheminement, il serait judicieux de déplacer voire supprimer ces mobiliers.

#### b. Le mobilier urbain

Le mobilier, qu'il soit situé au milieu d'un cheminement ou aligné en bordure de cheminement (côté chaussée ou bâti), doit être repérable et détectable par les personnes mal voyantes ou non voyantes. S'il n'est ni conforme à l'abaque de détection, ni contrasté par rapport à son environnement :

- Remplacer le mobilier gênant (peu détectable), en particulier dans les cas où il est mal situé
- Ajouter un élément de rappel au sol
- Ajouter une bande de couleur contrastée par rapport à l'environnement.

#### c. La traversée piétonne

Les principaux problèmes rencontrés sur la commune concernent le repérage et le guidage : absence de Bandes d'Eveil de Vigilance (BEV) au droit des traversées et de contraste tactile permettant de se déplacer sur la chaussée ou d'en détecter les limites. Attention également à ce que les ressauts des abaissés de trottoir soient de 2 centimètres maximum avec bord arrondi (ou 4 centimètres maximum si bord en chanfrein à un tiers). Ainsi les solutions proposées sont de :

- Implanter des bandes d'éveil de vigilance,
- Implanter des bandes de guidage ou encadrer le passage avec un matériau différent (granuleux, pavé) afin d'en détecter les limites,
- Surbaisser les bordures à 2 centimètres maximum sur une largeur de 120 centimètres minimum ou 140 centimètres minimum si des potelets sont implantés.

#### d. Le stationnement réservé

Le stationnement réservé doit respecter une largeur de 330 centimètres, permettant ainsi à la personne handicapée ou à mobilité réduite de monter ou descendre de son véhicule et de rejoindre le cheminement piéton en toute sécurité. L'accès au cheminement piéton est soumis aux mêmes règles que l'abaissé de trottoir au droit des traversées piétonnes. Ainsi les solutions proposées sont de :

- Implanter une signalétique conforme,
- Elargir les largeurs de stationnement.

### B. L'interface voirie / ERP

Les établissements recevant du public, qu'ils soient publics ou privés, doivent être rendus accessibles pour 2015. Sur l'accès aux bâtiments depuis l'espace public, des solutions peuvent être définies et mises en place conjointement entre la collectivité et le propriétaire du bâtiment, en particulier lorsqu'un aménagement accessible (rampe d'accès par exemple) doit être envisagé. En cas de débordement d'un ERP sur l'espace public (terrasse, panneaux publicitaires...) c'est à la commune d'imposer le respect de cheminement de 1,40 mètre. Veiller à signaler l'entrée des bâtiments et à ce que les informations et signalétiques soient bien visibles, lisibles et compréhensibles par tous (utilisation d'idéogrammes, contraste entre l'écriture et le support, taille d'écriture suffisante).

#### Les cas d'impossibilité technique de mise en accessibilité

L'arrêté du 15 janvier 2007 (article 2) indique que : « En cas d'impossibilité technique de satisfaire aux prescriptions imposées par le décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 [...] ou par le présent arrêté, l'autorité gestionnaire de la voie ou de l'espace public objet du projet de construction, d'aménagement ou de travaux tels que définis à l'article 1er du décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 [...] sollicite l'avis de la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité pour dérogation à une ou plusieurs règles d'accessibilité [...] ».

Deux types d'impossibilités techniques sont identifiables sur le périmètre d'étude :

- Un contexte de voirie trop étroit : l'élargissement du trottoir est impossible vis-à-vis de la chaussée et du cadre bâti ;

- Un contexte de voirie en pente forte : une pente naturelle supérieure à 5% qui ne peut pas être comblée par un aménagement de voirie.

La collectivité doit alors identifier les impossibilités techniques de mise en accessibilité de sa voirie préalablement à la réalisation de travaux et établir un dossier accompagné de plans et documents permettant à la commission de se prononcer sur la pertinence de la dérogation. La demande s'adresse au Préfet en qualité de président de la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA). »

*Règlementation tirée du PAVE de la commune, donné par le directeur des services techniques de la mairie de St Georges sur Loire.*

## ANNEXE 5 : TABLEAU DE DIAGNOSTIC RUE PAR RUE

	Critères	Chemin Marion		Rue Th. Harrault	Rue M. Lair	Rue des Fontaines	Rue Neuve Belle
		Avant école	Après école				
Trottoir	Oui / non	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui
	Des deux côtés de la rue	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui
	Sur toute la longueur de la rue	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui
	Cheminement 140 ou cheminement 120 vide	Oui	Non	Oui	Oui	Non	Oui
Traversées	Oui / non	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui
	Bordure max 2cm	Oui	-	Non	Non	Non	Non
	largeur 120 ou 140+potelets	Oui	-	Oui	Oui	Non	Oui
	Contraste visuel	Oui	-	Oui	Oui	Non	Oui
	Contraste tactile	Oui	-	Oui	Oui	Non	Non
	Marquage au sol	Oui	-	Oui	Oui	Oui	Oui
Trous et fentes	<2cm	-	-	-	-	Non	-
Ressaut	2cm ou 4cm+aménagement	Oui	-	Oui	Oui	-	Oui
	espacement > 2,5m	Oui	-	Oui	Oui	Oui	Oui
Pente	<5%	OK	OK	OK	OK	Ok	Oui
Revêtement sol	Praticable / peu praticable/ non praticable	Praticable	Praticable	Peu praticable	Peu praticable	Non praticable	Peu praticable
Mobilier urbain	Contraste avec environnement	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Oui

	Critères	Rue A. de Cumont	Rue du Riochet	Rue du Bœuf Couronné	Rue du stade	Place Monprofit	Rue de St Augustin	
							Avant lotissement	Après
Trottoir	Oui / non	Non	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
	Des deux côtés de la rue	-	-	-	Non	Oui	Oui	Non
	Sur toute la longueur de la rue	-	-	Non	Oui	Non	Oui	Oui
	Cheminement 140 ou cheminement 120 vide	-	-	Oui	Non	Non	Non	Oui
Traversées	Oui / non	-	-	Non	Non	Oui	Oui	Non
	Bordure max 2cm	-	-	-	-	Oui	Oui	-
	largeur 120 ou 140+potelets	-	-	-	-	Non	Oui	-
	Contraste visuel	-	-	-	-	Non	Oui	-
	Contraste tactile	-	-	-	-	Non	Oui	-
	Marquage au sol	-	-	-	-	Oui	Oui	-
Trous et fentes	<2cm	Non	Non	-	-	-	-	-
Ressaut	2cm ou 4cm+aménagement	-	-	-	Oui	Oui	Oui	-
	espacement > 2,5m	-	-	-	Oui	Oui	Oui	-
Pente	<5%	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui
Revêtement sol	Praticable / peu praticable/ non praticable	Praticable	Peu praticable	Praticable	Peu praticable	Peu praticable	Peu praticable	Peu praticable
Mobilier urbain	Contraste avec environnement	-	-	-	Non	Non	Oui	Oui

	Critères	Rue Tuboeuf		Rue de Chalennes		Rue Nationale	Rue B. Créatin-Guesdon	Rue des Lauriers	Rue des Peupliers	Rue de l'Abbaye
		Cimetière-Hôpital	Hôpital -Rue de Chalennes	Centre Bourg	Après					
Trottoir	Oui / non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
	Des deux côtés de la rue	Non	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
	Sur toute la longueur	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
	Cheminement 140 ou cheminement 120 vide	Oui	Non	Oui	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Oui
Traversées	Oui / non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
	Bordure max 2cm	Oui	Oui	Non	Non	Non	Oui	Oui	Non	-
	largeur 120 ou 140+potelets	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	-
	Contraste visuel	Non	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Non	Non	-
	Contraste tactile	Non	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Non	Non	-
	Marquage au sol	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	-
Trous	<2cm	-	-	Oui	Oui	-	-	Oui	Oui	-
Ressaut	2cm ou 4cm+aménagement	-	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
	espacement > 2,5m	-	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Pente	<5%	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Revêtement sol	Praticable / peu praticable/ non praticable	Praticable	Peu praticable	Praticable	Non praticable	Praticable	Praticable	Peu praticable	Praticable	Praticable
Mobilier urbain	Contraste avec environnement	Oui	Non	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui

## ANNEXE 6 : EVALUATION DES POINTS BLOQUANTS

Les points bloquants sont classés dans le tableau suivant par une éducatrice spécialisée à l'aide de déficient visuel ou moteur. Pour chacun, une « note » de 0 à 3+ est donnée. Le total des points (de 0 à 6+) classe ces points par ordre de non accessibilité.

PNA	Handicap visuel	Handicap moteur	Total
Trou	+++	++	+++++
Travaux	+++ si parcours par mémorisation	++	+++++
Tables café, panneaux publicitaires	+	++	+++
Arbre/poteau/borne incendie		+++	+++
Trottoir non abaissé		+++	+++
Bouche d'égout	+	+++	++++
Voiture sur trottoir	+++	+++	+++++
Pente (perpendiculaire à la route)	+	++	+++
Echafaudage	Dépend si passage piéton	+++	
Haies mal taillées	+	+	++
Poubelles	+	+	++

*Tableau de classement des points bloquants*

# ANNEXE 7 : SCHEMA DE CONCLUSION DU PADD DE LA COMMUNE

Source : PADD de la commune, remis par le directeur des services techniques



# Table des Matières

Avertissement .....	5
Remerciements .....	7
Sommaire .....	9
<i>Introduction</i> .....	11
<b>I. Présentation de la commune de Saint Georges sur Loire</b> .....	12
1. Localisation et délimitation de la commune .....	12
2. Un lieu de nombreux passages .....	13
<b>II. Accessibilité et contexte</b> .....	15
1. Qu'est-ce que l'accessibilité ?.....	15
2. Accessibilité : un cadre législatif.....	15
3. Le contexte .....	16
<b>III. Le Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics</b> .....	17
1. Méthode utilisée dans le PAVE.....	17
2. Résultats .....	18
3. Constat et réactions.....	20
<b>IV. Un second diagnostic</b> .....	21
1. Repérage des Etablissements Recevant du Public (ERP) .....	21
2. Détermination des cheminements préférentiels .....	22
3. Détermination des critères d'étude .....	23
4. Quelques exemples .....	24
5. Classement des différentes rues .....	26
6. Les « points noirs accessibilité ».....	26
<b>V. Diagnostic ciblé de quelques cheminements</b> .....	29
1. Etude de l'accessibilité, du lotissement « Les Chenambeaux » jusqu'à l'école maternelle J. Prévert .....	29
2. Etude de l'accessibilité du Centre-Bourg au Centre commercial Les Fougères ...	31
<b>VI. Recommandations</b> .....	33
1. Recommandations linéaires .....	33
2. Recommandations ponctuelles .....	34
3. Recommandations concernant l'accessibilité des véhicules motorisés.....	35

<b>VII. Projet d'accessibilité</b> .....	36
1. Réorganisation du Centre-Bourg de la commune de St Georges sur Loire .....	36
2. Développement des liaisons douces nord-sud par la création d'une coulée verte 40	
<i>Conclusion</i> .....	46
Bibliographie.....	47
Indexe des sigles.....	49
Annexes .....	50
Table des Matières .....	62



**POLYTECH<sup>®</sup>**  
**TOURS**

Département Aménagement

35 allée Ferdinand de Lesseps  
37200 TOURS

KOLARIK Daphné

Stage de découverte

DA3 – 2013

## **L'accessibilité de la commune de St Georges sur Loire**

*Renforcement et développement des modes de transport doux de la commune*

La loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité – et notamment la législation sur l'accessibilité de la voirie et des ERP qui en a découlé – aura obligé St Georges sur Loire, mais aussi toutes les communes de France, à se poser la question de l'accès aux services pour les personnes en situation de handicap. Le Plan d'Aménagement de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) ainsi que le second diagnostic effectué dans le cadre de ce Projet Individuel ont montré tous deux, de différentes manières, que la commune avait des changements à effectuer en ce qui concernait sa voirie, afin de l'améliorer et de la rendre plus accessible. Ces modifications, évoquées dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), ont permis de lancer l'idée d'un projet sur le développement des modes doux au sein de la commune, non seulement dans le centre mais aussi dans une optique de liaison des parties nord et sud. La mise en application des deux axes explicités dans la partie « Projet Accessibilité » permettrait, après contournement, de garder la commune active en renforçant la capacité touristique de la commune, par la création d'une Coulée Verte et du réaménagement du Centre-Bourg.

Plus généralement, la réorganisation de la voirie du bourg inciterait les habitants à s'approprier l'espace, et ainsi à continuer de faire vivre St Georges sur Loire.

Accessibilité – Aménagement – Modes de transport doux  
St Georges sur Loire – Maine et Loire