

*COMMUNE DE
SAINT-CHAFFREY
HAUTES-ALPES*



**PLAN DE MISE
EN ACCESSIBILITE
DE LA VOIRIE ET DES
ETABLISSEMENTS
RECEVANT DU PUBLIC**



I - DEFINITION DU PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE

L'accessibilité de la ville aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite est une exigence depuis plusieurs années et notamment la loi du 11 février 2005. Elle conditionne l'intégration, l'égalité des chances et la qualité de vie de ses citoyens et visiteurs. Les plans de mise en accessibilité nécessaires à la planification et à la programmation des aménagements d'accessibilité doivent s'appuyer sur un état des lieux et un diagnostic des améliorations à apporter. Les communes de petite ou moyenne importance disposent rarement des ressources humaines ayant toutes les compétences requises ou les moyens financiers de sous-traiter des études. La disponibilité d'éléments de méthode peut les aider à prendre en compte l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite lors des divers projets qu'elles engagent : amélioration de la sécurité routière, création de zone d'activité ou de logements, etc.

Le plan de mise en accessibilité des voiries et espaces publics a pour mission de fixer les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur leur territoire.

III – RAPPEL DE LA REGLEMENTATION EN MATIERE D'ACCES AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE

A)- définition de handicap

Dans son article 2, la loi du 11 février 2005 définit la notion de **handicap** comme suit :

« 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. »

La directive 2001/85/CE du Conseil européen détermine la notion de personne à mobilité réduite ainsi :

« Les personnes à mobilité réduite sont toutes les personnes qui ont une difficulté; telles que les personnes handicapées (comprenant les personnes ayant des incapacités sensorielles ou intellectuelles, les personnes ayant des incapacités motrices et les personnes en fauteuil roulant), les personnes de petite taille, les personnes avec des bagages encombrants, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec des chariots à provisions et les personnes avec de jeunes enfants (y compris des enfants en poussette). »

B)- Les mesures à mettre en œuvre

La loi de 2005, dans son chapitre III « Cadre bâti, transports et nouvelles technologies » prévoit la prise en compte des besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite dans tous leurs lieux de vie, d'activité et de déplacement. On parle alors de **chaîne de déplacement**.

Des mesures importantes sont fixées. Elles concernent les bâtiments, les espaces publics et les transports publics. Non seulement les obligations techniques sont évoquées mais la loi précise également les moyens d'organisation et de concertation à mettre en œuvre pour les communes et les autorités organisatrices de transport.

Par exemple L'article 41 concerne plus particulièrement le cadre bâti.

Il prévoit que :

- « Les dispositions architecturales, les aménagements et équipements intérieurs et extérieurs des locaux d'habitation, [...] des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des lieux de travail doivent être tels que les locaux et installations soient accessibles à tous. »
- « Les établissements recevant du public doivent être tels que toute personne handicapée puisse accéder, y circuler et y recevoir des informations qui y sont diffusées dans les parties ouvertes au public. L'information destinée au public doit être diffusée par les moyens adaptés aux différents handicaps. »

La mise en accessibilité des bâtiments existants devra se faire dans un délai de dix ans soit avant 2015.

L'article 45 traite de la chaîne de déplacement et des transports.

« La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.»

C)- Réglementation en vigueur

Les décrets 2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006 et l'arrêté du 15 janvier 2007 définissent les prescriptions techniques applicables à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Réglementation pour les établissements recevant du public

En matière d'accessibilité des établissements recevant du public (ERP) et installations ouvertes au public, l'article L. 111-7-3 du code de la construction et de l'habitation prévoit que :

« les établissements existants recevant du public doivent être tels que toute personne handicapée puisse y accéder, y circuler et y recevoir les informations qui y sont diffusées, dans les parties ouvertes au public. L'information destinée au public doit être diffusée par des moyens adaptés aux différents handicaps ».

Lors de la construction ou création d'établissements et installations ouvertes au public depuis le 1er janvier 2007 l'obligation d'accessibilité porte sur les parties extérieures et intérieures et concerne les circulations, places de stationnement, ascenseurs, locaux et équipements (art. R. 111-19 à R. 111-19-6 du code de la construction et de l'habitation).

Pour les établissements et installations ouverts au public existants, le décret n° 2006-555 du 17 mai 2006 prévoit qu'ils doivent satisfaire, sauf exception, aux obligations générales en matière d'accessibilité **avant le 1er janvier 2015** (art. R. 111-19-7 à R. 111-19-12 du code de la construction et de l'habitation).

Le décret n°2009-500 du 30 avril 2009 relatif à l'accessibilité des établissements recevant du public et des bâtiments à usage d'habitation modifie les dates limites de réalisation des diagnostics d'accessibilité.

Fixée initialement au 1er janvier 2011 pour tous les ERP de 1ère à 4ème catégorie par le décret 2006-555 du 17 mai 2006, cette date est maintenant :

*** avancée au 1er janvier 2010 :**

- pour tous les établissements recevant du public des 1ère et 2ème catégories (c'est-à-dire les ERP les plus grands),
- ainsi que pour tous les ERP appartenant à l'Etat ou à ses établissements publics (de la 1ère à la 4ème catégories).

*** maintenue au 1er janvier 2011 :**

- pour tous les établissements recevant du public des 3ème et 4ème catégories n'appartenant pas à l'Etat ou à ses établissements publics,
- ainsi que pour les ERP dits spécifiques à savoir les établissements pénitentiaires, les établissements militaires, les centres de rétention, les chapiteaux, tentes et structures, les hôtels-restaurants d'altitude et refuges de montage, et les établissements flottants (de la 1ère à la 4ème catégories).

Réglementation pour la voirie

En matière d'accessibilité de la voirie publique, la loi étend à toutes les communes, quelle que soit leur taille, ou aux établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de voirie l'obligation d'établir un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics.

La date limite d'élaboration de ces plans a été fixée par voie réglementaire au 23 décembre 2009.

Le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics prévoit **qu'à compter du 1^{er} janvier 2007 la réalisation de voies nouvelles ou de travaux touchant les voies et espaces existants permette leur accessibilité aux personnes handicapées.**

Réglementation en matière de transport

Enfin, en matière de transport, la loi prévoit que les services de transport collectifs devront être accessibles aux personnes handicapées au plus tard dans un délai de dix ans à compter de la publication de la loi, **soit le 12 février 2015**. Les services de transports urbains relevant des communes ont donc l'obligation d'investir dans un matériel roulant accessible aux personnes handicapées à l'occasion de tout achat, renouvellement de matériel ou extension de réseau.

UNE VOIRIE ACCESSIBLE

Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 - Arrêté du 15 janvier 2007
relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées

Décret n° 2006-1658

Arrêté du 15 janvier 2007

Recommandations Informations

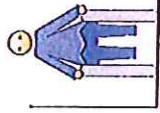
CHEMINEMENT

Soi

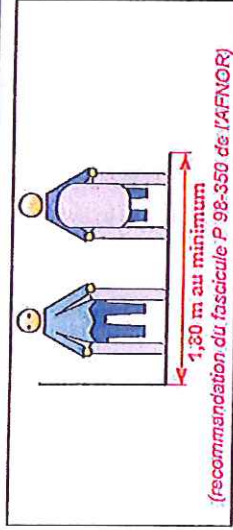
Non meuble, non glissant, sans obstacle à la roue, à la canne et au pied

Largeur

Largeur suffisante



- ◆ 1,40 m minimum libre de tout obstacle
- ◆ 1,20 m si aucun mur ou obstacle de part et d'autre du cheminement
- ◆ Trous et fentes < 2 cm



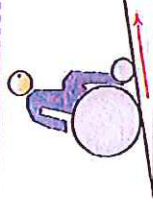
1,80 m au minimum
(recommandation du fascicule P 98-350 de l'AFNOR)

- ◆ Cheminement le plus usuel
Cheminement le plus direct et le plus court.
- ◆ Possibilité d'utiliser les couleurs et les différences de revêtement de soi pour faciliter le repérage par les déficients visuels
- ◆ Pose d'appuis ischiatiques: hauteur 0,70 m
Abris tous les 200 m

Profil en long et Pente

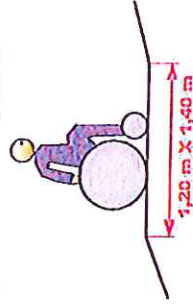
Pente la plus faible possible
Toute dénivellation importante peut être franchie par un plan incliné qui respecte les caractéristiques minimales définies dans l'arrêté

- ◆ Pente 5 % maximum
- ◆ Si impossibilité technique
pentes tolérées: 8 % maximum sur 2 m
12 % maximum sur 0,50 m
- ◆ Palier de repos :
- 1,20 m x 1,40 m
- horizontal et hors obstacle
- tous les 10 m pour les pentes > 4 %
- en haut et en bas de toute pente
- à chaque changement de direction
- ◆ Garde corps préhensible si rupture de niveau > à 0,40 m



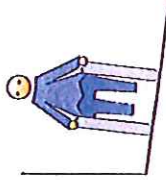
5 % maximum

- ◆ Main courante à 0,90 m de hauteur environ
le long des rampes > 4 %
- ◆ Main courante à mi-hauteur
- ◆ Bordure chasse roue le long des ruptures de niveau



■ Dévers

Pente transversale la plus faible possible

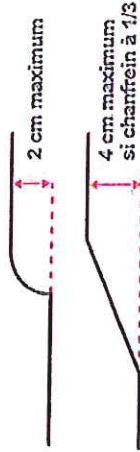


◇ 1 % de dévers est préférable

◇ 2 % maxi en cheminement courant

■ Ressauts

Minimum de ressauts avec bords arrondis ou chanfreinés s'ils ne peuvent être évités



◇ Chanfrein à 1/4 plus confortable

◇ 2,50 m minimum entre 2 ressauts sur les pentes
◇ "pas d'âne" interdits

■ Traversée de chaussée

Bateaux (abaissés) de trottoir
Bande d'éveil de vigilance conforme

◇ Largeur minimum de l'abaissé de trottoir : 1,20 m

◇ Mise en oeuvre de la bande d'éveil de vigilance (BEV) conforme à la norme NF P98-351 pour signaler la partie abaissée des bordures de trottoir au droit des traversées de chaussée matérialisées :

- 0,50 m du bord du trottoir
- sur toute la largeur de l'abaissement de la bordure de trottoir, rampants compris jusqu'à une hauteur de vue minimum de 5 cm

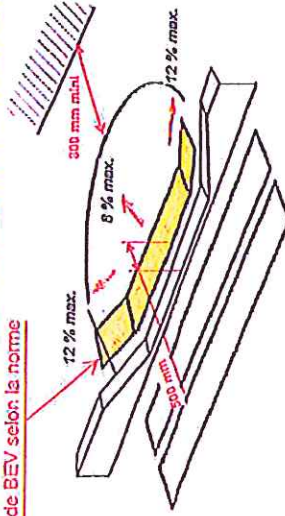
■ Passage piéton

- clairement identifié sur la chaussée
- contraste tactile ou autre moyen équivalent

◇ Marquage conforme à l'arrêté du 16 février 1988 et à l'article 113 de l'ISR 7e partie, contraste visuel entre chaussée et marquage (annexe 1)

◇ Contraste tactile sur la chaussée pour repérer le passage ou ses limites ou tout autre dispositif assurant la même efficacité

largeur de BEV selon la norme



◇ Zone 30 : possibilité d'utiliser les bandes podotactiles pour signaler des aménagements de traversées : chaussée surélevée, abaissement de trottoir

FEUX DE SIGNALISATION

■ Dispositif conforme aux normes en vigueur permettant aux personnes aveugles et malvoyantes de connaître la période de traversées des piétons

◇ Complétés par un dispositif sonore ou tactile conforme à l'arrêté du 21 juin 1991 et à l'article 110.2 de l'ISR 6e partie

◇ Conforme aux normes en vigueur NF PS32-002

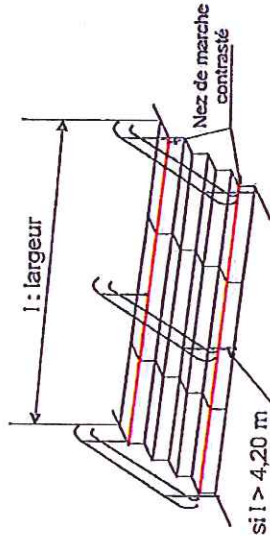
◇ Hauteur des commandes entre 0,90 m et 1,30 m (si elles existent)

◇ Dossier CERTU Répétiteurs de feux piétons pour personnes aveugles et malvoyantes

ESCALIERS

◆ Escalier (sauf escalier mécanique)

- largeur :
 - 1,20 m si aucun mur de chaque côté
 - 1,30 m si un mur d'un côté
 - 1,40 m entre 2 murs
- marches :
 - hauteur maximale : 16 cm
 - giron minimum : 28 cm
- main courante :
 - à partir de 3 marches
 - dépassant la première et la dernière marche de chaque volée d'une largeur au moins égale au giron
 - passage minimum de 1,20 m entre mains courantes
 - hauteur de la main courante comprise entre 0,80 m et 1,00 m
 - double main courante intermédiaire si largeur supérieure à 4,20 m
- nez de première et dernière marche avec un dispositif contrastant, largeur mini : 5 cm (annexe 1)



si $l > 4,20$ m
Main courante intermédiaire

- ◆ Hauteur maximale de la main courante: 0,90 m au dessus du nez de la marche
- ◆ Une main courante à une hauteur intermédiaire pour les personnes de petite taille
- ◆ Nez de marche saillant ou à claire-voie à éviter

EQUIPEMENT

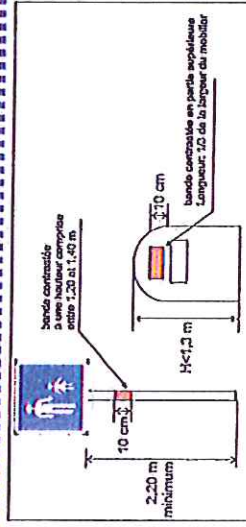
■ Bornes et poteaux

Bornes et poteaux aisément détectables par les personnes aveugles ou malvoyantes y compris en porte-à-faux

■ Signalétique et information

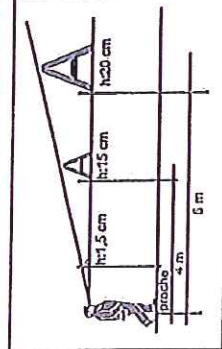
Accessible aux personnes handicapées

- ◆ Bornes et poteaux et autres mobiliers urbains comportent une partie contrastée : bande de 10 cm de hauteur apposée sur le pourtour à une hauteur comprise entre 1,20 m et 1,40 m, bande en partie haute pour mobilier inférieur à 1,20 m
- ◆ Hauteur de passage libre de 2,20 m
- ◆ Mobilier ou poteaux: si passage libre inférieur à 2,20 m élément bas installé au maximum à 0,40 m du sol
- ◆ Les obstacles en saillie de plus de 15 cm situés en porte-à-faux à moins de 2,20 m de hauteur doivent être rattachés à l'aplomb du porte-à-faux par un élément bas installé au maximum à 0,40 m du sol ou par une surépaisseur au sol d'au moins 3 cm Dispositif d'éclairage non éblouissant (annexe 2)
- ◆ Abaque de détection des bornes et poteaux (annexe 3)
- ◆ Cheminement avec passage sélectif doit permettre le passage d'un fauteuil roulant de gabarit 0,80 m x 1,30 m
- ◆ Informations compréhensibles, lisibles en position ébout et assise
- ◆ Hauteur des commandes entre 0,90 m et 1,30 m
Espace d'usage devant équipement : 0,90 m x 1,30 m
- ◆ Signalisation des équipements par des idéogrammes, en particulier les escaliers
- ◆ Informations visuelles peuvent être doublées par un signal sonore



Autres types de mobiliers concernés :

- Toilettes publiques, cabines téléphoniques, escaliers mécaniques, trottoirs roulants - se reporter à la réglementation ERP/IOF neuf (Arrêté du 7er août 2006)
- Barrières de chantier lisse basse à 0,30 m du sol (NF P98-470)



STATIONNEMENT

- 2 % de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement
- Si la zone comprend plus de 500 places, le nombre est fixé par arrêté municipal, il ne peut pas être inférieur à 10
- Accès au cheminement piéton libre de tout obstacle
- Parcmètres accessibles et proches des emplacements

◆ Largeur $\geq 3,30$ m

◆ Pentos et dévers ≤ 2 %

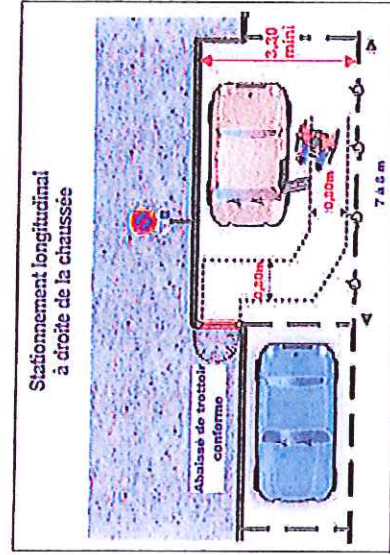
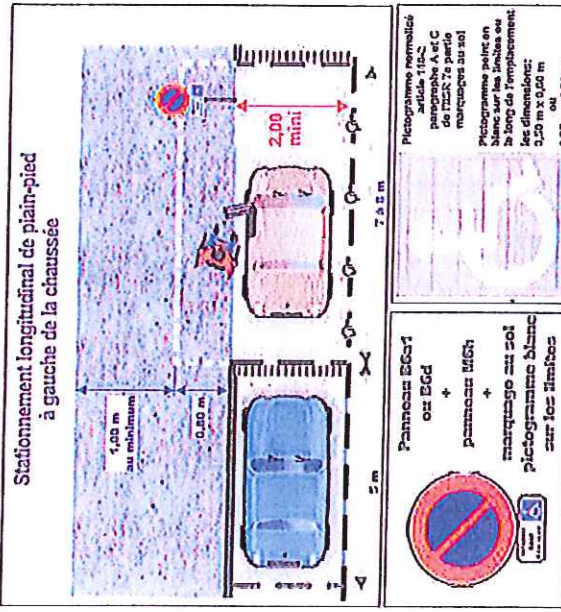
◆ Cheminement accessible jusqu'au trottoir sans emprunter la chaussée large de 0,80 m

◆ Rue à sens unique :
Stationnement à gauche de plain-pied :
emplacement réduit à 2 m si espace sur trottoir de largeur 0,80 m dégagé de tout obstacle

◆ Signalisation verticale et horizontale conforme à l'arrêté du 7 juin 1977 et à l'arrêté du 16 février 1988 concernant la signalisation routière (IISR 4e partie)

◆ Répartition homogène sur la zone de stationnement

◆ Parcmètre ou horodateur lisible en toute position hauteur entre 0,90 m et 1,30 m



◆ Par anticipation de la modification de l'ISR, possibilité de substituer le panneau B6s1 par le panneau B6c (arrêt et stationnement interdit)

POSTES D'APPEL D'URGENCE ET ABORDS

Accessibles aux personnes en fauteuil roulant et aux personnes sourdes ou malentendantes

◆ Délivrance d'un retour d'informations pouvant être reçu et interprété par une personne handicapée

◆ Conforme à la norme NF P99-254

◆ Signal visuel pour attester la réception de l'appel

◆ Mise en conformité d'un PAU : 3 cas possibles
- Infrastructure nouvelle: le décret s'applique de plein droit
- Implantation et extension du réseau sur route existante rendre accessible sous réserve des impossibilités techniques
- Le matériel installé doit être conforme à la nouvelle réglementation d'accessibilité

EMPLACEMENT D'ARRÊT DES VEHICULES DE TRANSPORTS COLLECTIFS

- Tout emplacement et arrêt doit être conforme au schéma directeur d'accessibilité (loi du 11 février 2005 art.45)
- L'aménagement permet l'arrêt des véhicules au plus près du quai ou du trottoir
- L'accès est dégagé de tout obstacle
- Pour les transports guidés par rail, l'arrêt est équipé de bandes d'éveil de vigilance
- Avis de la CCDSA pour des dérogations d'ordre technique

ANNEXES

Annexe 1: Contraste visuel

Soit entre l'objet et son support ou son arrière-plan, soit entre deux parties de l'objet
 Cas objet moins lumineux: contraste de luminance de 0,70 à la mise en oeuvre; 0,40 à maintenir: de manière durable
 Cas objet plus lumineux: contraste de luminance de 2,3 à la mise en oeuvre; 0,6 à maintenir de manière durable
 Possibilité de créer ce contraste avec des couleurs ou des matériaux différents

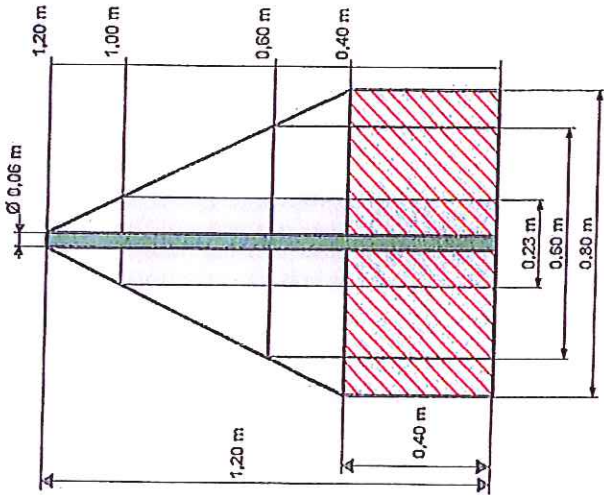
Annexe 2: Visibilité des cheminements

Les installations d'éclairage et les matériaux doivent permettre le repérage des cheminements et des obstacles
 Les éclairages placés sous le niveau de l'oeil ne doivent pas être éblouissants

Annexe 3: Aباque de détection d'obstacle bas

Les bornes et les poteaux doivent respecter l'abaque ci-contre

- Hauteur adaptée aux véhicules utilisés
- Un cheminement accessible entre trottoir et arrêt, dégagé de tout obstacle
- Passage entre nez de bordure et retour abri : 0,90 m
1,40 m si cheminement piéton non accessible côté cadre bâti
- Aire de rotation fauteuil : diam. 1,50 m
En urbain, sauf impossibilité, les arrêts sont aménagés en alignement ou en avancée
- Signalétique et informations
Hauteur minimum des caractères :
- 12 cm pour l'identifiant de la ligne
- 8 cm au minimum pour le nom de l'arrêt
- des couleurs contrastées conformes (annexe 1)
- Pour le transport guidé :
Hauteur quai > 26 cm équipé de bandes d'éveil de vigilance sur toute la longueur (NF P98-35f)



- **Guide CERTU**
Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous
- L'implantation de BEV conforme est recommandée pour les systèmes de transports guidés par un dispositif autre que le rail

- Les prescriptions concernant les machines automatiques de vente de tickets sont celles applicables aux ERP en (article 11 de l'arrêté du 1er août 2006)
- Les dimensions de l'espace d'usage, assurant l'accessibilité des équipements sont de 0,90 m x 1,30 m

Contraste visuel

Le contraste visuel C est la différence relative de lumière envoyée vers l'œil de l'observateur (luminescence) entre l'objet (ou élément) considéré et son support ou environnement immédiat.
 Les valeurs sont différentes selon que l'environnement (gris comme référence de l'observation visuelle) est plus clair ou plus foncé que l'élément étudié.

$$C = \frac{L_{\text{objet}} - L_{\text{support}}}{L_{\text{support}}}$$

Éclairage des cheminements

Les installations d'éclairage sont encadrées par la norme NF EN13201 qui définit des performances visuelles à maintenir dans le temps:
 niveau lumineux et uniformité suffisants, en particulier.

Exemples d'utilisation de l'abaque

- Mât de hauteur 0,40 m, largeur minimale de l'embase 0,80 m
- Sorne de hauteur 0,60 m, largeur minimale de 0,60 m
- Poteau de hauteur 1,00 m, largeur minimale de 0,23 m
- Poteau de hauteur 1,20 m, diamètre minimum de 0,06 m

Les contraintes techniques

Les aménagements, voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique et autres espaces publics doivent satisfaire aux caractéristiques techniques suivantes :

Toutefois, ces dispositions ne sont mises en œuvre que s'il n'existe pas d'impossibilité technique constatée par l'autorité gestionnaire de la voirie ou des espaces publics en cause, après avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité consultée dans des conditions fixées par arrêté.

1°) *Pentes*

Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, elle est inférieure à 5 %. Lorsqu'elle dépasse 4 %, un palier de repos est aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 mètres en cheminement continu. Un garde-corps permettant de prendre appui est obligatoire le long de toute rupture de niveau de plus de 0,40 mètre de hauteur.

En cas d'impossibilité technique, due notamment à la topographie et à la disposition des constructions existantes, une pente de cheminement supérieure à 5 % est tolérée. Cette pente peut aller jusqu'à 8 % sur une longueur inférieure ou égale à 2 mètres et jusqu'à 12 % sur une longueur inférieure ou égale à 0,50 mètre.

2°) *Paliers de repos*

Les paliers de repos sont horizontaux et ménagent un espace rectangulaire de 1,20 mètre par 1,40 mètre, hors obstacle éventuel. Ils sont aménagés conformément aux prescriptions du 1°) du présent article et à chaque bifurcation du cheminement.

3°) *Profil en travers*

En cheminement courant, le dévers est inférieur ou égal à 2 %. La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.

4°) *Traversées pour piétons*

Au droit de chaque traversée pour piétons, des « abaissés » de trottoir, ou « bateaux », sont réalisés avec des ressauts respectant les prescriptions du 5°) du présent article. La partie abaissée du bateau a une largeur minimale de 1,20 mètre et les pentes des plans inclinés sont conformes au 1°) du présent article.

Si la largeur du trottoir le permet, un passage horizontal d'au moins 0,80 mètre est réservé au droit des traversées pour piétons entre la pente du plan incliné vers la chaussée et le cadre bâti ou tout autre obstacle.

Une bande d'éveil de vigilance conforme aux normes en vigueur est implantée pour avertir les personnes aveugles ou malvoyantes au droit des traversées matérialisées.

Les passages pour piétons sont dotés d'un marquage réglementaire conformément à l'arrêté du 16 février 1988 modifié susvisé, et notamment aux dispositions de l'article 113 de l'instruction Interministérielle sur la signalisation routière, septième partie (Marques sur chaussées). Ils comportent un contraste visuel, tel que précisé en annexe 1 du présent arrêté. Un contraste tactile appliqué sur la chaussée ou le marquage, ou tout autre dispositif assurant la même efficacité, permet de se situer sur les passages pour piétons ou d'en détecter les limites.

Les matériaux utilisés et les éventuels dispositifs d'éclairage respectent les dispositions de l'annexe 2 du présent arrêté.

5°) *Ressauts*

Les ressauts sur les cheminements et au droit des passages pour piétons sont à bords arrondis ou munis de chanfreins. La hauteur des ressauts est au maximum de 2 centimètres. Elle peut atteindre 4 centimètres lorsque les ressauts sont aménagés en chanfrein « à un pour trois ». La distance minimale entre deux ressauts successifs est de 2,50 mètres. Les pentes comportant plusieurs ressauts successifs, dits « pas-d'âne », sont interdites.

6°) *Équipements et mobiliers sur cheminement*

a) Les trous ou fentes dans le sol résultant de la présence de grilles ou autres équipements ont un diamètre ou une largeur inférieurs à 2 centimètres.

b) Afin de faciliter leur détection par les personnes malvoyantes, les bornes et poteaux et autres mobiliers urbains situés sur les cheminements comportent une partie contrastée soit avec son support, soit avec son arrière-plan selon les modalités définies en annexe 1 du présent arrêté. La partie de couleur contrastée est constituée d'une bande d'au moins 10 centimètres de hauteur apposée sur le pourtour du support ou sur chacune de ses faces, sur une longueur au moins égale au tiers de sa largeur, et à une hauteur comprise entre 1,20 mètre et 1,40 mètre. Ce contraste est réalisé dans la partie haute des bornes et poteaux d'une hauteur inférieure ou égale à 1,30 mètre. La hauteur de la partie contrastée peut alors être adaptée si elle permet d'atteindre un résultat équivalent. Les dispositifs d'éclairage répondent aux prescriptions indiquées dans l'annexe 2 du présent arrêté.

c) La largeur et la hauteur des bornes et poteaux respectent l'abaque de détection d'obstacles représenté dans l'annexe 3 du présent arrêté.

Tout mobilier urbain sur poteaux ou sur pieds comporte un élément bas situé à l'aplomb des parties surélevées lorsque celles-ci ne ménagent pas un passage libre d'au moins 2,20 mètres de hauteur. Cet élément est installé au maximum à 0,40 mètre du sol.

d) S'ils ne peuvent être évités sur le cheminement, les obstacles répondent aux exigences suivantes :

– s'ils sont en porte-à-faux, ils laissent un passage libre d'au moins 2,20 mètres de hauteur ;
– s'ils sont en saillie latérale de plus de 15 centimètres et laissent un passage libre inférieur à 2,20 mètres de hauteur, ils sont rappelés par un élément bas installé au maximum à 0,40 mètre du sol ou par une surépaisseur au sol d'au moins 3 centimètres de hauteur.

e) Si un cheminement pour piétons comporte un dispositif de passage sélectif, ou « chicane », sans alternative, ce dispositif permet le passage d'un fauteuil roulant d'un gabarit de 0,80 mètre par 1,30 mètre.

7°) Escaliers, à l'exception des escaliers mécaniques

La largeur minimale d'un escalier est de 1,20 mètre s'il ne comporte aucun mur de chaque côté, de 1,30 mètre s'il comporte un mur d'un seul côté et de 1,40 mètre s'il est placé entre deux murs. La hauteur maximale des marches est de 16 centimètres. La largeur minimale du giron des marches est de 28 centimètres. Le nez des première et dernière marches est visible, avec un contraste visuel tel que défini en annexe 2 du présent arrêté. Il présente une largeur de 5 centimètres au minimum. Tout escalier de trois marches ou plus comporte une main courante de chaque côté ou une main courante intermédiaire permettant de prendre appui de part et d'autre. Au moins une double main courante intermédiaire est implantée lorsque l'escalier est d'une largeur supérieure à 4,20 mètres. Il y a au moins un passage d'une largeur minimale de 1,20 mètre entre mains courantes. Chaque main courante dépasse les première et dernière marches de chaque volée d'une largeur au moins égale au giron. La main courante est positionnée à une hauteur comprise entre 0,80 mètre et 1 mètre mesurée à la verticale des nez de marches. Toutefois, lorsque la main courante fait fonction de garde-corps, celle-ci se situe à la hauteur minimale requise pour le garde-corps.

8°) Stationnement réservé

Un emplacement réservé ne peut être d'une largeur inférieure à 3,30 mètres et présente une pente et un dévers transversal inférieurs à 2 %. S'il n'est pas de plain-pied avec le trottoir, un passage d'une largeur au moins égale à 0,80 mètre permet de rejoindre le trottoir en sécurité sans emprunter la chaussée au moyen d'un abaissement aménagé conformément aux prescriptions énoncées au 4° du présent article. Par dérogation à la règle énoncée à l'alinéa précédent, en cas de stationnement longitudinal à gauche et de plain-pied avec le trottoir, la largeur de l'emplacement prévu pour le véhicule peut être réduite à 2 mètres, à condition de ménager une largeur de trottoir de 1,80 mètre comprenant une bande latérale matérialisée de 0,80 mètre au droit de cet emplacement. Les emplacements réservés sont signalés conformément à l'arrêté du 7 juin 1977 et à l'arrêté du 16 février 1988 susvisés, et notamment aux dispositions de l'article 55 et de l'article 118 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, quatrième partie (Signalisation de prescription) et septième partie (Marques sur chaussées). Ils sont répartis de manière homogène sur la totalité de la voirie de la commune, selon un plan de zonage élaboré après avis de la commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées ou dans le cadre du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. En cas de stationnement payant, les instructions figurant sur les parcmètres ou les horodateurs sont lisibles en toute condition en position assise comme en position debout. Les commandes permettant d'actionner le dispositif de paiement sont situées entre 0,90 mètre et 1,30 mètre du sol.

9°) Signalétique et systèmes d'information, hors signalisation routière

Les informations visuelles apposées sur le mobilier urbain et destinées à l'indication des lieux ou à l'information du public peuvent être doublées par un signal sonore. Les informations visuelles sont facilement compréhensibles, lisibles en toutes conditions, y compris d'éclairage, visibles en position debout comme en position assise et contrastées par rapport au fond, tel que précisé en annexe 1 du présent arrêté. Les caractères ont une hauteur de 1,5 centimètre au minimum pour une lecture proche, de 15 centimètres pour une lecture à 4 mètres et de 20 centimètres pour une lecture à 6 mètres. Lorsque le système d'information comporte des commandes, leur surface de contact tactile est située entre 0,90 mètre et 1,30 mètre du sol. Ces éléments sont identifiés par un pictogramme ou une inscription en relief. Le dispositif peut être atteint par une personne en fauteuil roulant, un espace d'au moins 0,90 mètre par 1,30 mètre en permettant l'usage sans danger. Lorsque des messages sonores doublent les messages visuels, ils sont délivrés par un matériel permettant à une personne présentant une déficience auditive de les comprendre. Les escaliers et, chaque fois que cela est possible, les autres équipements susceptibles d'être signalés au moyen d'icônes sont indiqués de cette manière.

10°) Feux de circulation permanents

Les signaux pour les piétons associés aux feux de signalisation lumineuse sont complétés par des dispositifs sonores ou tactiles conformes à l'arrêté du 21 juin 1991 susvisé, et notamment aux dispositions de l'article 110.2 de l'instruction interministérielle de signalisation routière, sixième partie (Feux de circulation permanents), et aux normes en vigueur.

11°) Postes d'appel d'urgence

Les postes d'appel d'urgence sont conformes aux normes en vigueur. Ils sont munis du matériel nécessaire pour délivrer un retour d'information pouvant être reçu et interprété par une personne handicapée.

12°) Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

L'emplacement d'arrêt, jusqu'à la bordure, est situé à une hauteur adaptée aux matériels roulants qui circulent sur la ligne de transport. Au moins un cheminement donnant accès à l'aire d'attente des voyageurs est totalement dégagé d'obstacle depuis le trottoir. Une largeur minimale de passage de 0,90 mètre, libre de tout obstacle, est disponible entre le nez de bordure de l'emplacement d'arrêt et le retour d'un abri pour voyageur éventuel. Si le cheminement pour piétons n'est pas accessible du côté du cadre bâti, cette largeur est au minimum de 1,40 mètre. Une aire de rotation de 1,50 mètre de diamètre permet la manœuvre d'un fauteuil roulant qui utilise le dispositif d'aide à l'embarquement ou au débarquement du véhicule. En milieu urbain, sauf en cas d'impossibilité technique, les arrêts sont aménagés en alignement ou « en avancée ». Les lignes de transport et leur destination sont indiquées à chaque emplacement d'arrêt desservi par celles-ci. Le nom, la lettre ou le numéro identifiant éventuellement la ligne est indiqué en caractères de 12 centimètres de hauteur au minimum et de couleur contrastée par rapport au fond, tel que précisé en annexe 1 du présent arrêté. Le nom du point d'arrêt peut être lu perpendiculairement à l'axe de la chaussée. Il doit commencer par une lettre majuscule suivie de minuscules et comporter des caractères d'au moins 8 centimètres de hauteur contrastés par rapport au fond, tel que défini en annexe 1 du présent arrêté. Dans le cas d'un emplacement d'arrêt de transport guidé surélevé à plus de 26 centimètres de hauteur par rapport à la chaussée, une bande d'éveil de vigilance conforme aux normes en vigueur est implantée sur toute la longueur de l'arrêt.

En cas d'impossibilité technique de satisfaire aux prescriptions imposées 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 no 2006-1657 du 21 décembre 2006 susvisé sollicite l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité pour dérogation à une ou plusieurs règles d'accessibilité dans les conditions suivantes :

– la demande est adressée au préfet en qualité de président de ladite commission avant approbation du projet ;

– la demande est accompagnée d'un dossier établi en trois exemplaires comprenant tous les plans et documents permettant à la commission de se prononcer sur la pertinence de la dérogation ;

– lorsque la demande de dérogation est justifiée par des contraintes liées à la protection d'espaces protégés, l'avis de l'architecte des Bâtiments de France est joint au dossier.

A défaut de réponse de la commission dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle son président a reçu la demande, l'avis demandé est réputé favorable.

Si le dossier est incomplet, le président de la commission invite le demandeur, par lettre recommandée avec accusé de réception et dans le mois suivant la réception de la demande, à fournir les pièces complémentaires.

Dans ce cas, le délai d'instruction de deux mois commence à courir à compter de la réception des pièces complétant le dossier.

III – POURQUOI UN PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE'

Jusqu'à présent, les textes réglementaires prenaient en compte le handicap principalement dans la dimension « handicap moteur ». La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 prend désormais toute diminution des capacités : handicaps moteurs, visuels, auditifs, cognitifs et mentaux, de même que les personnes vulnérables, comme les enfants et les personnes âgées, les parents avec poussette et pourquoi pas dans notre commune touristique les personnes en « incapacité » momentanée (blessure sportive ou les personnes avec des bagages encombrants).

L'esprit du législateur est d'arriver à la notion de ville accessible à tous.

L'accessibilité doit être étudiée sous plusieurs angles :

- l'accès aux bâtiments ;
- l'accès à la voirie ;
- l'accès aux transports ;
- L'accès aux équipements publics

Objectif du plan : permettre à une personne à mobilité réduite de pouvoir emprunter des trajets simples et ergonomiques, faciles et évidents et ne pas être victime de situations handicapantes.

Les enjeux du plan de mise en accessibilité

Le premier enjeu est que l'espace public soit le lieu de tous conformément au principe d'égalité des citoyens dont est garante chaque commune.

Le deuxième enjeu porte sur l'intégration sociale et la lutte contre l'exclusion.

Pouvoir se déplacer, accéder aux services, à l'éducation, au travail, au logement, aux loisirs, entretenir des relations sociales sont des attentes légitimes de chaque personne.

L'aménagement urbain doit permettre à tous de se déplacer simplement en toute liberté et en toute tranquillité sans se sentir comme « à part ».

Le troisième enjeu concerne le confort et la sécurité de tous.

La prise en compte de l'ergonomie dans les déplacements concourt au bien-être de tous. La démarche de mise en accessibilité des espaces publics amène à prendre en compte la diversité des usagers quels qu'ils soient : prendre conscience qu'une personne évolue et passe du statut d'enfant à celui d'adulte, puis de personne âgée, qu'elle peut être valide ou handicapée, automobiliste, piéton ou « deux-roues » et qu'elle peut marcher vite ou flâner, être encombré, se déplacer avec une canne, un fauteuil roulant, une poussette, un chariot de provisions, être en forme ou fatiguée, voire malade...

A terme cet état des lieux profite donc à tous puisque chacun d'entre nous peut être confronté tôt ou tard à des difficultés de déplacement.

La commune doit prendre conscience que le problème majeur de l'accessibilité ne provient pas du handicap en lui-même mais de la relation entre l'utilisateur et son environnement, c'est pourquoi elle doit agir, tant que faire se peut, sur l'environnement pour limiter les situations de handicap.

IV – LA COMMISSION CHARGÉE D'ELABORER LE PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE

A) – les membres de la commission

Ont été désignés pour participer à l'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des établissements recevant du public de la Commune de Saint-Chaffrey :

- M. le Maire
- Mme Marielle FERRARIS – Adjoint au Maire
- M. Simon ASTIER – Adjoint au Maire
- M. Roger PERINET – Adjoint au Maire
- M. Alfred REY – Conseil Municipal délégué à la sécurité
- Mme Sylvie BONNEVIE – D.G.S.
- Mme Carole BLANDO – D.S.T.
- Mme Nathalie MONIER – Chef de service « sécurité »
- M. Denis LELIEVRE – Brigadier-Chef principal
- Mme Véronique ROCHE – agent contractuel représentant les personnes à mobilité réduite recruté

B) – le rôle de la commission :

La commission a pour mission :

1. de sensibiliser et d'associer la population à l'élaboration du plan de mise en accessibilité. Pour ce faire un questionnaire de 6 pages a été adressé à chaque foyer à remplir et renvoyer en mairie (questionnaire joint en annexe). 21 questionnaires ont été reçus et ont fait l'objet d'une synthèse.
2. de réaliser un diagnostic destiné :
 - ♦ à disposer d'un état des lieux à un moment donné et à apprécier les besoins à satisfaire ;
 - ♦ à repérer et hiérarchiser les enjeux de la commune en matière d'accessibilité ; même si les objectifs à atteindre sont largement dictés par la loi du 11 février 2005.
3. de déterminer les actions à mener et leur échéancier ;
4. de soumettre le plan établi à l'approbation du Conseil Municipal.

C)- le travail de la commission :

L'état des lieux des espaces publics

Cette phase a consisté à observer les sites un par un, en analysant la fonctionnalité des cheminements et à recenser les obstacles physiques à la liberté de déplacements des personnes à mobilité réduite. Le document de base de ce travail a été le diagnostic de territoire qui a permis de déterminer les lieux ou les domaines à approfondir plus particulièrement.

Les axes et itinéraires des cheminements piétons ont été examinés en fonction de la réglementation, mais aussi en ayant à l'esprit la notion de l'ergonomie et la facilité du déplacement.

L'élaboration du plan et de l'échéancier

Les problèmes relevés ont été listés puis comparés aux obligations réglementaires afin d'établir un état des travaux à réaliser.

La liste des établissements recevant du public a elle aussi été étudiée afin de vérifier leur accessibilité.

Ceux-ci ont été classés en fonction d'une part de leur faisabilité, de leur priorité d'exécution et de la réglementation.

V - PRESENTATION DE SAINT-CHAFFREY

Implantée à l'extrémité nord du département des Hautes-Alpes et à l'entrée sud de la vallée de la Guisane, Saint-Chaffrey est une commune de haute montagne à vocation touristique, dont la population passe de 1 689 habitants à 12 000 habitants en saisons hivernale et estivale. Le village est composé de quatre hameaux : Chantemerle, Villard Laté, le Centre-bourg et la Gérarde.

En préalable à la réalisation du plan de mise en accessibilité de la Commune, il est nécessaire d'identifier clairement les chaînes de déplacement que l'on peut classer en trois catégories :

- les zones de déplacement « économiques » (zones administratives, sportives et commerciales,...)
- les axes principaux de déplacement entre hameaux (voies principales, circuit de bus, cheminements piétonniers, voies cyclables,...).
- les zones touristiques hors domaine skiable (circuits patrimoine,...)

Peuvent ainsi être retenues :

EN BLEU les zones « économiques » :

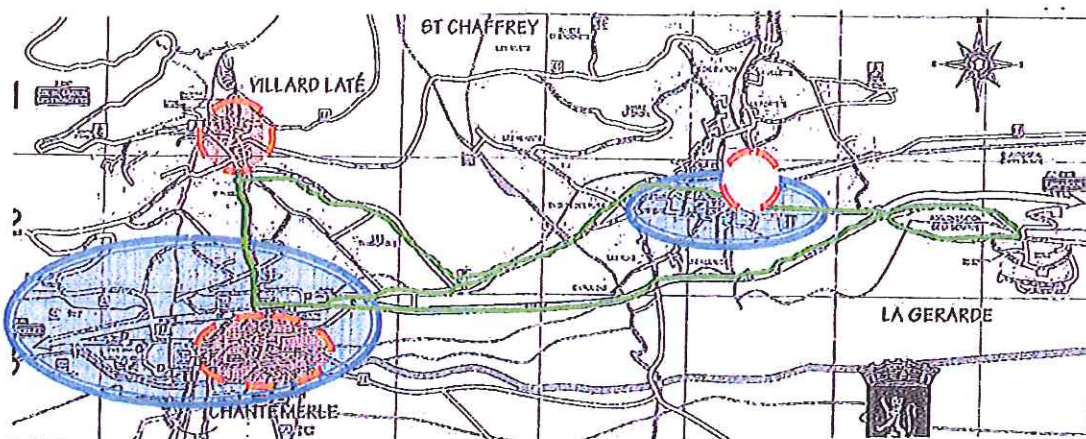
- Le centre station avec l'accès aux remontées mécaniques et la majeure partie des commerces et établissements recevant du public ;
- Le centre-bourg avec les pôles administratifs (mairie, poste) et le groupe scolaire ;

EN VERT les axes entre hameaux :

- Villard Laté/Chantemerle : Chemin des Carines
- Villard Laté/Saint-Chaffrey : Route du Granon, Route de Grenoble et Route du Pont-Levis
- Chantemerle/Saint-Chaffrey : Rue des Potasses, Route de Grenoble et Route du Pont-Levis ou RD 1091
- La Gérarde/Saint-Chaffrey : Route de Clot Jouffrey, Route de Ste-Catherine

EN ROSE :

- Les circuits patrimoines : Chantemerle – le Pont-Levis et Villard Laté



Ce zonage permet de mettre en lumière une hiérarchisation des voies et zones à rendre accessible en priorité.

VI – LE PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DES VOIRIES ET ESPACES PUBLICS

DIAGNOSTIC ET PREVISIONNEL DES TRAVAUX

A – DIAGNOSTIC

1.° LA SYNTHESE DE L'ENQUETE DILIGENTEE AUPRES DE LA POPULATION DE SAINT-CHAFFREY

Une questionnaire à choix multiple a été communiqué aux foyers de la commune par l'intermédiaire du bulletin municipal et était téléchargeable sur le site communal. Cette enquête n'a pas connu un réel succès puisque seules 21 réponses sont parvenues en mairie.

Analyse des réponses :

Qui a répondu au questionnaire ?

- Les personnes qui ont répondu à l'enquête sont majoritairement des femmes (13 femmes pour 8 hommes).
- Il s'agit majoritairement de personnes âgées : 10 personnes ont plus de 60 ans et parmi elles 3 de plus de 70 ans et 2 de plus de 80 ans).
- L'analyse des questionnaires fait apparaître que ces personnes se déplacent dans les buts suivants :
 - ◆ pour se divertir, voir des gens,...
 - ◆ pour participer à des activités diverses
 - ◆ pour s'entretenir physiquement
 - ◆ pour conserver une autonomie
 - ◆ pour faire ses courses ou se rendre chez le médecin ou à la pharmacie.

Quelles sont les gênes rencontrées par les personnes qui ont répondu ?

Les réponses reçues mettent en lumière trois types principaux de gêne :

- ☉ la pénibilité des déplacements entraînant une plus grande fatigue (personnes âgées, femmes enceintes) ;
- ☉ la difficulté d'orientation et de repérage dans l'espace (personnes mal-voyantes, âgées, personnes déficientes mentales) ;
- ☉ la difficulté liée à l'encombrement des espaces publics gênant le passage des personnes en fauteuil ou circulant avec une poussette... Le stationnement des voitures et des poubelles sur les trottoirs constituent des obstacles majeurs autant que répétés au cheminement des personnes à mobilité réduite. Ils constituent une gêne importante pour toutes les mobilités, diminuent la rapidité de progression sur les chemins et procurent une insécurité pour les personnes.

Les obstacles les plus rencontrés sur le trottoir sont les poubelles (1), voitures mal stationnées (10), les vélos, mobylettes, scooters mal stationnés (2), les terrasses cafés occupant le domaine public (7), le mobilier urbain (3), les panneaux d'affichage et de publicité des magasins et plus particulièrement leurs étalages (6), les secteurs pavés (6), la neige et la glace en hiver, les haies mal taillées qui empiètent sur les trottoirs, les barrières de protection sur les trottoirs (2), les plaques d'égout: ouvertes, mal fermées ou abîmées (1) et le manque contraste des bordures et marches (1).

Le Constat :

■ une personne sur deux déclare avoir besoin d'une aide humaine pour se déplacer :

Plus de la moitié des personnes à mobilité réduite ont besoin d'une aide humaine (un accompagnement) pour se déplacer (conjoint, parent, enfant).

Le fait de ne pas pouvoir être accompagné réduit la mobilité de certaines et les raisons invoquées sont :

- ❖ problèmes liés à la voirie : manque de fluidité, mauvais état, aucun accotement stable, absence de trottoir bateau, escalier, obstacles
- ❖ travaux mal indiqués et détérioration des chemins d'accès
- ❖ distance trop longue pour un déplacement à pied (manque bancs publics)
- ❖ l'âge
- ❖ le stationnement gênant des véhicules
- ❖ autre : pose de prothèses, fauteuil roulant et matériel à oxygène

■ Ce constat est aggravé par le fait que hormis les femmes enceintes, les autres personnes interrogées sont faiblement équipées en voiture particulière.

Les femmes enceintes et utilisatrices des poussettes sont en grande majorité des automobilistes. La voiture est leur mode de transport principal.

Les personnes âgées et handicapées utilisent les transports spécialisés (taxi, ambulances).

Elles ne disposent pas d'abonnement de transport en commun car elles rencontrent les problèmes suivants lors des voyages en bus :

- ❖ la promiscuité,
- ❖ la peur des bousculades,
- ❖ la sensation de chaleur et insécurité
- ❖ les problèmes de descentes de bus (30 %)

■ L'insécurité lors des déplacements est également invoquée par les personnes interrogées qui relatent les difficultés qu'elles rencontrent au quotidien pour faire leurs courses et leurs diverses démarches. La plupart répondent qu'elles se déplacent sans aide mais avec quelques difficultés leur procurant un sentiment d'insécurité (peur de se blesser,...).

L'analyse des questionnaires a permis d'attirer l'attention de la commission sur les problèmes rencontrés réellement par la population.

Renseignements d'ordre généraux

1. Sortez-vous à l'extérieur de votre domicile au moins une fois par jour ?
2 réponses négatives sur 21 questionnaires
 2. Si ce n'est pas le cas, quelle en est la raison principale :
pas de réponse pour les deux personnes
 3. Souffrez-vous d'un problème de santé affectant vos facultés de déplacements ?
 4. Dans vos déplacements en dehors du domicile, ressentez-vous une gêne ?
 5. Si vous êtes gêné(e), quelle est la nature des gênes ou difficultés que vous rencontrez ?
 6. Quel mode de transport utilisez-vous le plus souvent pour vos déplacements quotidiens ?
Voiture particulière (11)
Transports spécialisés (2)
Taxi (2)
 7. Quel est le but de vos déplacements ?
Se divertir et voir des gens
Participer à des activités diverses
D'être indépendant
S'entretenir physiquement
 8. Vous sentez-vous limité(e) dans vos déplacements ?
Oui (11)
 9. Si oui pourquoi ?
absence de trottoir bateau, escalier, manque de fluidité, travaux en cours mal indiqués avec des routes et chemin
en mauvais état, état du sol (les carlines)
pas de moyen de transports personnel
manque de bancs publics
fauteuil roulant, aucun accotement stable, mauvais état,
le stationnement des voitures n'importe où gênent la circulation
 10. Dans le cadre de vos déplacements, utilisez-vous habituellement une aide technique ?
Canne, béquille, déambulateur
Appareil auditif
Aide à la communication (amplificateur de voix...)
personne pour me tenir le bras, poussettes pour petits enfants
 11. Dans le cadre de vos déplacements, utilisez-vous habituellement une aide humaine ?
 12. Quels déplacements vous ne pourriez pas faire sans cette aide et pourquoi ?
-
- ### **Vôlrie**
13. Quels sont les trois obstacles les plus fréquents que vous rencontrez sur le trottoir ?
Des poubelles
voitures stationnées
Des vélos, mobylattes scooters stationnés
terrasses des cafés
meublier urbain (banc, jardinières)
panneaux de signalisation
affichage et publicité des magasins, étalages
plaques d'égout ouvertes ou mal fermées
barrières de protection sur trottoir
secteur pavé casse figure
manque de contraste de bordures et marches
Le centre de chantarmarie est incirculable pour piétons ou automobilistes.
Trottoirs encombrés par publicité, banderoles et menus des restaurants et commerces.
La rue sert de lavage des vélos
et au stationnement des camionnettes et remorques transportant ces vélos, déneigement, glace, plan de
circulation lors
de travaux, bateaux pour passages pour poussettes, paniers à roulettes, débroussaillage, taller les haies
 15. Avez-vous des difficultés pour monter les bordures des trottoirs ?
Oui souvent (4)
oui parfois (4)
Non (11)
2 Questionnaires sans réponses
 16. Avez-vous assez de place pour circuler sur le trottoir ?
oui toujours (1)
oui de façon générale mais il m'arrive de descendre sur la route (9)
Oui mais il m'arrive d'attendre qu'on me laisse passer car on ne peut pas se croiser (8)
Non (2)

17. Arrivez-vous à lire les panneaux de signalisation et d'indication ?

Oui (14)

Oui mais avec difficulté (1)

*non car la hauteur n'est pas bonne (4) certains masqués par végétation
panneaux trop nombreux et mal placés*

2 Questionnaires sans réponse

L'accès aux commerces et établissements publics

18. Est-ce que vous faites vos courses/achats/démarches seul(e) ?

Oui, je le fais sans aide et sans aucune difficulté (7)

oui mais avec quelques difficultés(5)

Non (5)

19. Éprouvez-vous des difficultés pour accéder seul(e) à l'entrée des établissements publics et des commerces depuis la rue ?

OUI : stationnement des voitures gênant, neige et glace, parking de la poste toujours occupé, oui pas de trottoirs bateaux sur nationale

NON : je ne vais qu'à la mairie (facile d'accès et au serre d'aigle),

Cheminement impraticable (du fait de la nature du sol, des obstacles, d'une largeur insuffisante...(2)

Chantemerle : distributeurs de billets CA en hiver

Rampe d'accès impraticable (pente trop forte, sol glissant...)

*Escalier difficilement praticable (trop de marches, marches trop hautes, absence de main-courante,,
rues de Chantemerle en pente sans rampe*

Franchissement difficile de la porte d'entrée du bâtiment (Mairie de Saint-Chaffrey)

absence de signalisation accès au serre d'aigle pour passer de niveau en niveau (vers le bas)

vigilance permanente vis à vis des automobilistes ou engins de chantiers

1 sans réponse

Stationnement - que vous soyez conducteur ou passager

20. Vous utilisez la voiture en qualité de ?

Conducteur (11)

Passager (6)

Conducteur-passager (3)

21. Rencontrez-vous des problèmes de stationnement lorsque vous vous rendez dans un endroit pour vos courses ou vos loisirs ?

3 sans réponses

Oui (14)

Non (4)

22. Si oui lesquels,

Manque de stationnement à proximité 10

place déjà prise 7

manque place pour sortir du véhicule 4

stationnement trop éloigné 2

incivisme, stationnement non rationnalisé, manque de place pour handicapé (parc colombiers)

23. Rencontrez-vous des problèmes pour sortir de votre véhicule ?

Oui 4

Non 12

Sans réponse 5

Si oui lesquels,

largeur de la place n'est pas bonne 3

marche coté passager devant mairie, présence mobilier urbain bordure, usagers mal stationnés,

fantaisies de parking d'autres conducteurs

Renseignements vous concernant

24. Vous êtes :

Homme 7

Femme 13

1 sans réponse

25. Votre âge :

32, 83, 78, 85, 63, 65, 60, 89, 24, 89, 82, 74, 64, 75, 73, 79, 62, 89, 82, 74

Au vu de votre vie quotidienne et des difficultés que vous avez déjà rencontrées, qu'est-ce qui devrait être modifié sur la voirie communale, les espaces publics et les accès aux bâtiments publics ? N'hésitez pas à donner des exemples précis :

Escaller coté passager devant la mairie, portes d'entrées non automatiques (placer un interphone)
Rampe d'accès et ascenseur (école publique)
Je trouve la commune très belle sauf le local poubelles près du cimetière qui est immonde et insalubre.
Manque de main courante coté talus le long des trottoirs (l'hiver).
Elargissement des trottoirs.
En aout nombreux nids de poule.
Pas assez de mains courantes sécurisantes (église de Chantemerle rue pavées)
Sentier du canal de Chantemerle/ Pont-Carle non praticable dommage.
Elargissement des trottoirs avec main courante coté talus pour pouvoir se tenir lorsque le trottoir est glissant l'hiver.
Elargissement des places de parking et augmentation des places de stationnement pour handicapées.
Le stationnement n'est pas assez réglementé et les lois ne sont ni appliquées ni respectées.
Les commerçants font ce qu'ils veulent en toute impunité.
Un trottoir convenable et libre le long de la galerie commerciale (melquiond, huit à huit ect).
Un passage souterrain pour les voitures (comme à Montgenèvre) afin de procurer aux piétons un espace de tranquillité avec possibilité de jardin.
Au bout du chemin des Carines (Villard-Laté) la sortie est extrêmement dangereuse pour tourner à gauche direction du Granon à droite direction saint-chaffrey. Il serait judicieux de placer un miroir.
Une autre idée mettre un stop à l'angle de la route du Granon pour que les voitures ralentissent.
Déplacer les jardinières, faire plus de place.
Trottoirs pas assez large et trop haut pour les handicapés.
Manque de trottoirs, portes de magasin adaptées pour les personnes âgées et handicapées
Il y a un problème de visibilité de la route au sortir du passage après l'allée des boutiques à Chantemerle en raison de la présence des jardinières fleuries.
un trottoir de Chantemerle au centre de saint-Chaffrey pour se rendre à la poste ou à la mairie à pieds en toute sécurité
un déneigement et un déglacage fréquent pour les stationnements, optimisation du stationnement.
Les pavés l'hiver c'est une patinoire et les autres saisons on se raccroche en permanence. D'ailleurs cet été plusieurs enfants et adultes sont tombés.
Afficher une vitesse limitée pour voitures dans la grande charrière.
Interdire l'accès au parc aux VTT par l'ancien pont car ils traversent l'aire de jeux des enfants sans regarder
A la Poste : parking toujours occupé par des 05.
Un parking de 10 mn ferait bien l'affaire pour les personnes venant de Chantemerle
Merci pour votre questionnaire qui démontre votre préoccupation de soulager nos vieilles années.
Pour le moment ma vie courante est assumée sans difficultés mais ayant des problèmes à la marche mon exercice physique est indispensable.
Envie de pratiquer ce sport mais il n'existe pas à ma connaissance de service de car avec arrêt à la piscine de Villeneuve. L'idéal serait le passage par la Gérardde mais je pourrais monter jusqu'au rond point sud de saint-Chaffrey
Les emplacements de parking devant la Poste et la Mairie de Saint-Chaffrey devraient être à rotation rapide et non occupé en permanence
Pb de passages piétons en fauteuil roulant // trottoirs.
Taille des arbustes au rond-point de Chantemerle.
Obligation d'empiétement sur la Nationale pour avoir la visibilité
en hiver déneigement pas sécurisant pour piétons
demander aux propriétaires de tailler leurs haies car elles rétrécissent les rues de plus de 1 m.
Manque d'éclairage rue de L'Éyrette
manque de bancs au colombier
Trop de chiens qui traînent avec risque de nous faire tomber

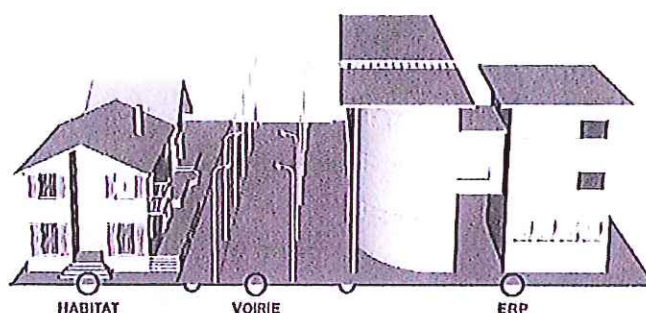
A la suite de cette analyse, la commission s'est rendue sur le terrain pour un état des lieux géographique.

2°) LE DIAGNOSTIC - ETAT DES LIEUX

L'état des lieux a été réalisé par quartier pour relever les travaux qui devront être entrepris afin que soit accessible à toute personne dont la mobilité est réduite de manière permanente ou temporaire, la voirie, les espaces publics et tout établissement recevant du public.

Le recensement par quartier a fait ensuite l'objet d'une synthèse des travaux à réaliser en les regroupant par thème :

- ☐ L'aménagement de la voirie
- ☐ Le cheminement piétonnier
- ☐ Le mobilier urbain
- ☐ L'interface piétons/véhicules



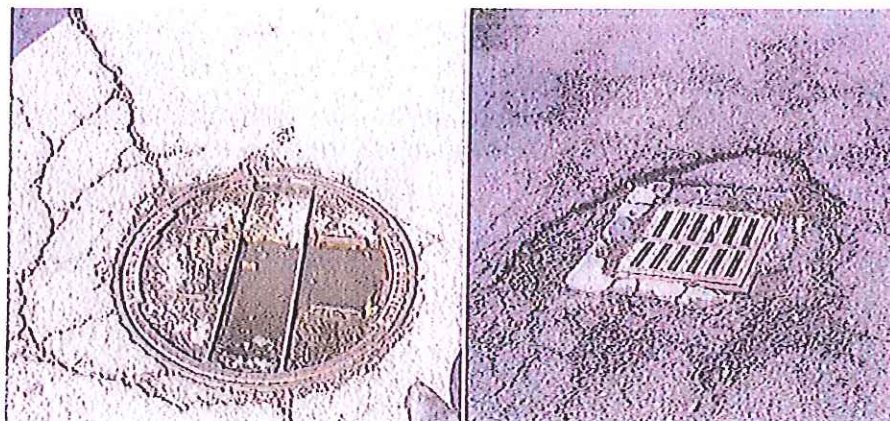
Le principal usager à prendre en compte sur l'espace public est le piéton dont les attentes sont au minimum :

- Aller d'un point à un autre ;
- Se repérer, s'orienter ;
- Accéder aux services ;
- Être et se sentir en sécurité ;
- Communiquer, se divertir, participer à la vie collective

1°) L'aménagement de la voirie :

Sont récurrents sur la commune les problèmes suivantes concernant l'aménagement de la voirie et des espaces publics :

- ✦ Remédier aux débords de regard qui dépassent sur les trottoirs et aux nids de poules et regards affaissés sur les chaussées

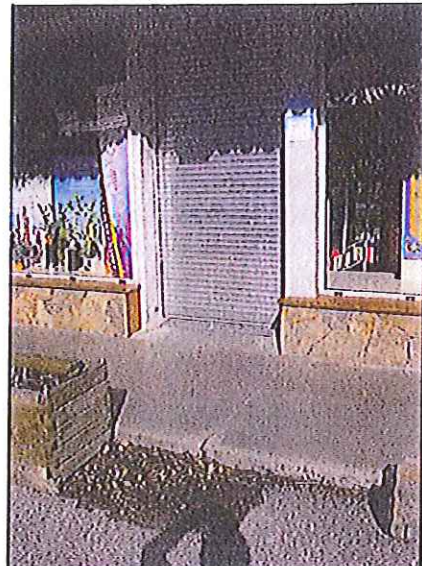


- ✱ Les places de stationnement réservé sont à repenser
- ✱ Certaines voies en pente ne disposent pas de rampe
- ✱ Il est demandé que des bancs soient placés de manière plus régulière sur les trajets piétonniers fréquentés (zone de repos)
- ✱ Un effort devra être fait pour signaler en amont et en aval les travaux sur la voirie
- ✱ Enlever gravillons sur trottoirs (glissant)
- ✱ Eviter la pose de pavés sur les cheminements piétonniers
- ✱ Vérifier systématiquement que tout nouveau projet d'aménagement respectera les normes d'accessibilité (future zone artisanale, zac des Carines, parc des Colombiers,...)

2°) les cheminements piétonniers :



De manière globale il convient de vérifier la logique des cheminements piétonniers et le respect de la réglementation et de la qualité de leurs aménagements (largeurs, pentes, rampes, escalier, main courante, revêtement de surface des trottoirs, ...).



3°) le mobilier urbain :

De manière générale, il est noté que le mobilier à l'intérieur des espaces piétonniers génère des gênes de déplacements car il n'est pas toujours implanté de manière à préserver une largeur de passage suffisante (lampadaire, coffrets EDF, boîtes aux lettres, barrières, murets, portiques de commerces, panneaux de signalisation,...). Par ailleurs, le mobilier n'est pas toujours adapté aux personnes à mobilité réduite comme c'est le cas pour les mollocks implantés par la Communauté de Communes du Briançonnais.

4°) Interface « piéton-véhicules »

C'est l'espace où le piéton croise et se mêle aux véhicules et dans lequel il convient d'assurer l'accessibilité et la sécurité de tous les usagers.

- ✱ Les trottoirs ne disposent pas de bateaux au niveau des passages piétons
- ✱ les trottoirs existants manquent souvent de largeur
- ✱ L'empiètement de mobilier urbain (lampadaires, poubelles, ...) gênant le passage
- ✱ certains trottoirs sont absents





Les abribus ne sont pas accessibles (petit trottoir et manque de largeur)

✦ Les cheminements piétonniers de la Gérardde sont recouverts de graviers et disposent de bordures à chaque extrémité.

✦ Vérifier l'efficacité des places de stationnement « handicapés » par rapport à l'environnement direct (trottoir, largeur de la place, présence de poubelles...)

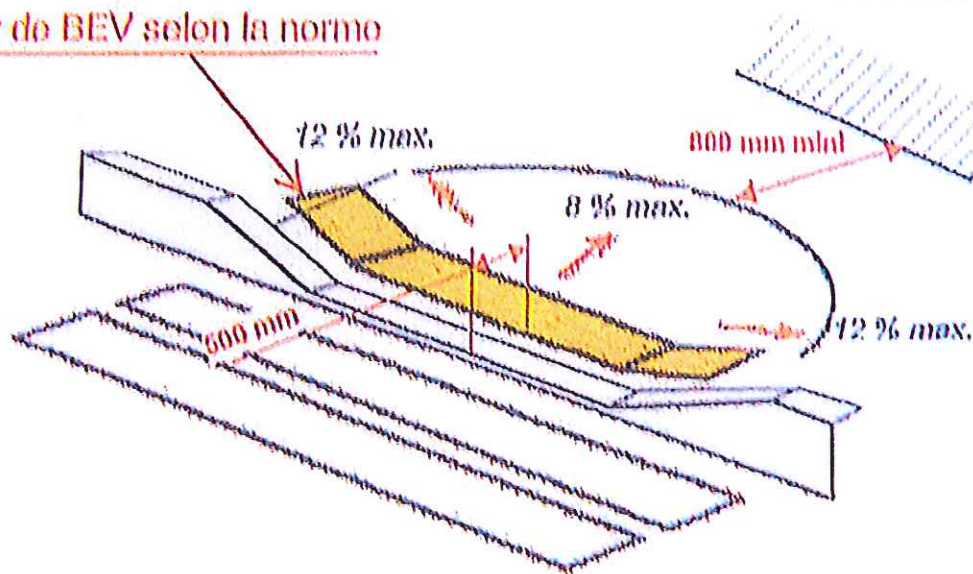


B - LES TRAVAUX A REALISER

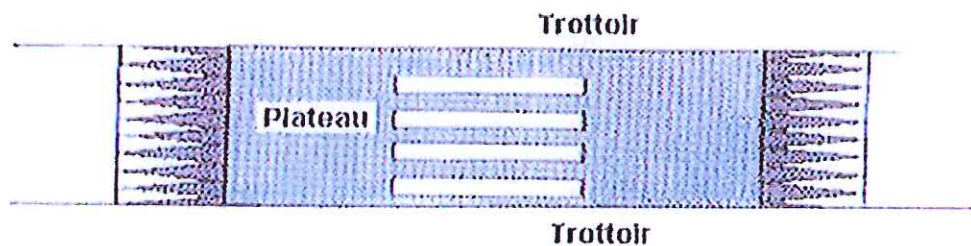
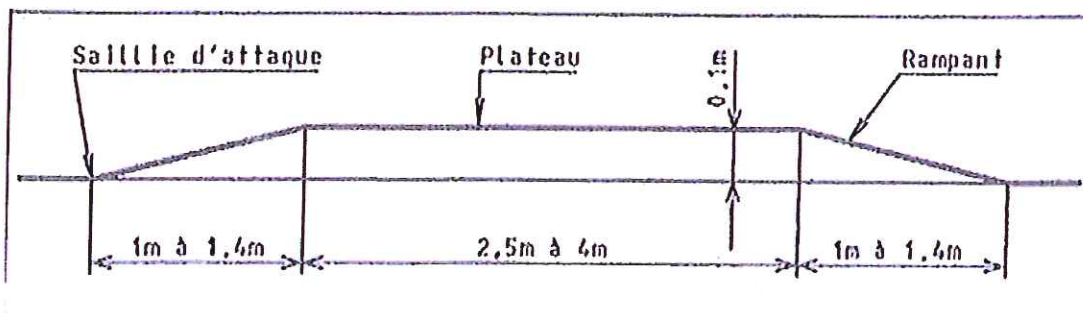
1°) LA VOIRIE :

- création de bateaux conformes à la réglementation pour les passages piétons existants

Largeur de BEV selon la norme



- Mise en conformité des ralentisseurs supportant un passage piéton

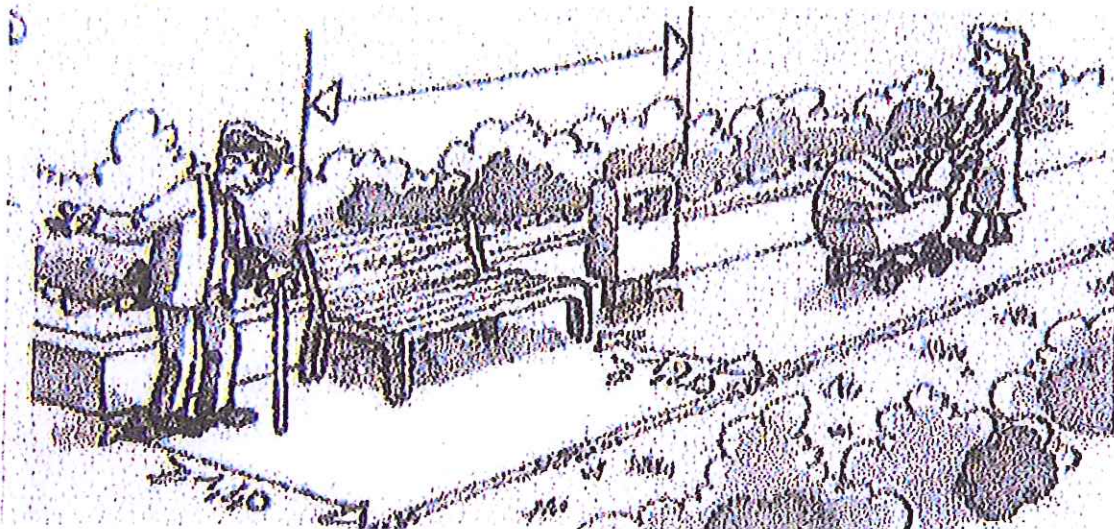


Le profil en long du ralentisseur comporte un plateau surélevé et deux parties en pente, dénommées rampants. Il est de forme trapézoïdal, ses dimensions sont les suivantes :

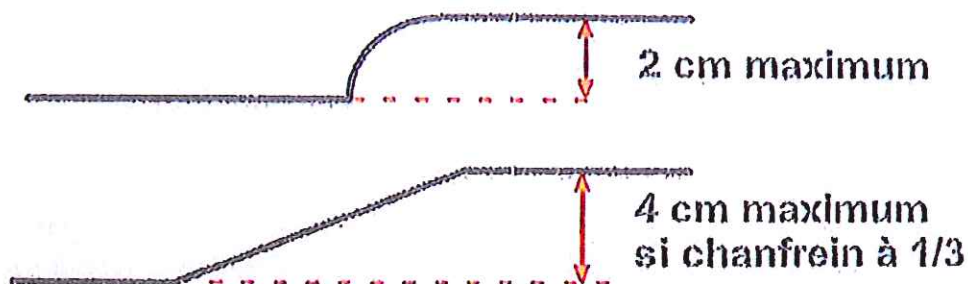
- Pentes des rampants : de 7 % à 10 %
- Hauteur : 10 cm + 1 cm (tolérances de construction)
- Longueur du plateau : comprise entre 2,50 m et 4 m, à 5% près (tolérances de construction)

le marquage est constitué de bandes blanches sur le plateau supérieur, elles débordent de 50 cm sur le rampant de chaque côté. Il ne prévoit pas de marquage de triangle blanc. Ces ralentisseurs supportent obligatoirement un passage zébré pour piétons, aucun motif différent des bandes blanches de 50 cm de large ne peut être admis.

- *attention particulière à l'entretien des trottoirs et cheminement piétonnier*
- *création d'un trottoir entre Chantemerle et Saint-Chaffrey*
- *application des règles de largeurs de trottoirs à créer et absence d'implantation sur les trottoirs de mobilier urbain*



- *mise en conformité des abribus*
- *Mise aux normes des marches et bordures gênantes*



- ◆ 2,50 m minimum entre 2 ressauts sur les pentes
- ◆ "pas d'âne" interdits

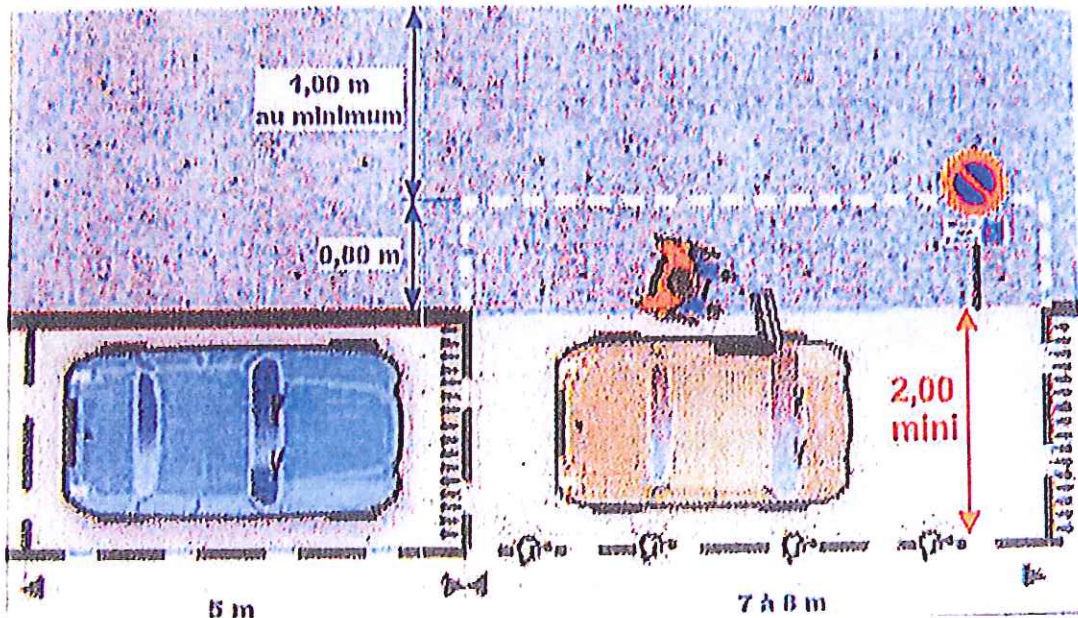
2°) REORGANISATION DES PLACES DE STATIONNEMENT RESERVEES AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE

Existent actuellement sur la commune les places suivantes :

- Allée des Boutiques à côté de l'accès au passage souterrain, 1 emplacement
- Route du Pont Levis, 1 emplacement devant la Mairie ;
- Rue du Téléphérique, 3 emplacements devant le Serre d'Aigle et 1 emplacement à proximité de la fontaine à l'angle de la Route Neuve ;
- Parking du groupe scolaire, 2 emplacements

La commission propose :

- de vérifier la largeur de ces places de stationnement (3.30 m en cas de trottoir – 2.00 m si de plain pied) et leur signalisation verticale et horizontale



- vérifier leur nombre et l'efficacité de leur positionnement (2% du parc de stationnement)
- de créer devant la poste et la mairie un espace de stationnement à rotation rapide permettant d'éviter de libérer les places existantes, et de repenser la rampe d'accès à la mairie (salle du conseil) qui tourne le dos à l'emplacement réservé d'aménager la bordure de trottoir qui longe cet emplacement et empêche un accès aisé ;
- de porter une attention particulière au déneigement de ces places et notamment à la formation de glace ;

- de créer une place au niveau du Bois des coqs ;
- de créer une place au niveau du Parc des Colombiers ;
- de créer une place au niveau du parking du Remasse (accès cimetière) ;
- de créer une place rue du centre (parking Berthalon) ;
- veiller à ce que l'environnement immédiat des places soit libre (pas de conteneurs à ordures, pas de panneau publicitaires,...)
- de rapprocher la place existante vers l'entrée de la piscine de la piscine et d'en créer une près de la patinoire
- problème de confusion entre la couleur bleue de la zone bleue et celle des places réservées
- réflexion à mener par rapport au parking souterrain du hameau du Rocher Blanc 1 (rampe d'accès trop raide)
- de veiller à ce que ces emplacements restent libres (stationnement gênant)

VI – LE PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DES ETABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC

A – DIAGNOSTIC DES ETABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC COMMUNAUX

Tous les établissements recevant du public devront être accessibles aux personnes à mobilité réduite avant le 1^{er} janvier 2015.

Un diagnostic « accessibilité » des établissements recevant du public doit être établi par une personne compétente pour les établissements de la 1^{ère} à la 4^{ème} catégorie avant le 1^{er} janvier 2011.

Le diagnostic des conditions d'accessibilité est obligatoire pour les seuls établissements recevant du public (ERP) de 1^{ère} à la 4^{ème} catégorie en vue de la **mise en conformité de l'ensemble des parties ouvertes au public avant le 1er janvier 2015**. Ce diagnostic est à l'initiative de l'administration intéressée ou de l'exploitant de l'établissement.

Pour les établissements recevant du public de **5^{ème} catégorie, comme pour les installations ouvertes au public, il n'y a pas d'obligation de diagnostic**. Néanmoins il y a obligation, avec ou sans travaux prévus, de **mise en conformité avant le 1er janvier 2015** (concernant les établissements recevant du public de 5^{ème} catégorie, mise en conformité de l'ensemble des prestations dans une partie du bâtiment accessible située au plus proche de l'entrée).

La commune possède plusieurs établissements recevant du public classés en 1^{ère} catégorie (salle polyvalente – cinémas – altiforme – salles de réunion – salle hors sac) car situés dans le centre commercial du Serre d'Aigle. S'agissant d'une entité le diagnostic est pris en charge par la copropriété, chaque copropriétaire assumant le coût des travaux à réaliser.

En dehors de ces établissements, la commune possède également quatre locaux classés en 3^{ème} et 4^{ème} catégories :

- Le foyer communal : 4^{ème} catégorie
- Le groupe scolaire (hors gymnase) : 4^{ème} catégorie
- Le complexe piscine Chante-Guisane : 3^{ème} catégorie
- Le Grand Alpe : 3^{ème} catégorie

La piscine Chante-Guisane étant appelée à disparaître après la création du plan d'eau biotope du parc des Colombiers, avant 2015, le bâtiment ne sera pas diagnostiqué.

Etat des lieux des bâtiments communaux :

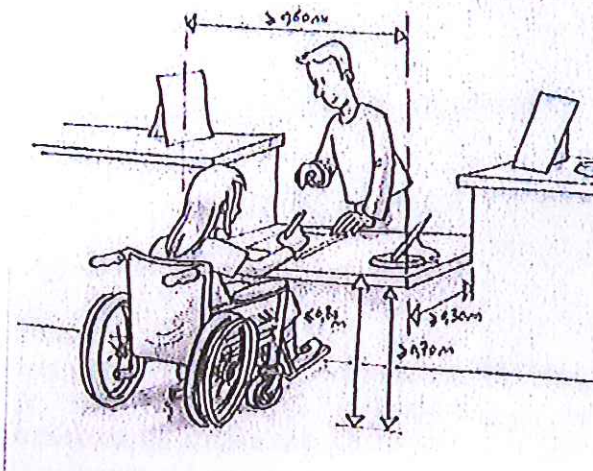
L'ensemble des bâtiments communaux recevant du public sont accessibles aux personnes à mobilité réduite hormis les établissements suivants :



- L'église de Saint-Chaffrey n'étant pas accessible elle sera équipée d'une rampe pour accéder à la porte latérale par le cimetière.
- Les salles au-dessus du foyer communal : elles sont desservies par escalier, toutefois, les cours de musique qui s'y déroulent pourront avoir lieu au rez-de-chaussée du même bâtiment accessible si besoin est ;



- La Mairie de Saint-Chaffrey est accessible au rez-de-chaussée bien que la porte ne soit pas très facile à manipuler, il pourrait être envisagé de placer une sonnette ou un interphone. De même il conviendra d'aménager la banque de l'accueil - ces normes seront reprises dans le diagnostic des établissements recevant du public.



- La piscine de Chantemerle : elle est desservie par des escaliers, toutefois, il est possible d'accéder aux plages et aux bassins par le circuit réservé aux secours (chemin longeant la Guisane) ;

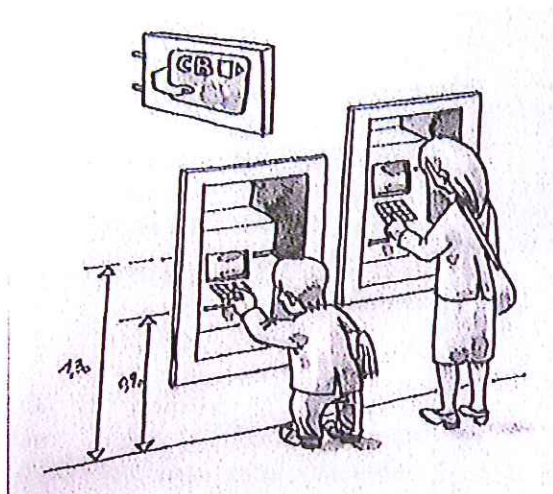
- Le nouveau square de Chantemerle est accessible par l'impasse du Remasse, toutefois une signalétique doit être mise en place pour en informer le public. De même une rampe pourrait être installée dans l'escalier descendant vers l'église, compte tenu des personnes âgées l'utilisant.



Un diagnostic portant sur l'accessibilité des établissements communaux a fait l'objet d'une consultation en début d'année 2011. Les travaux rendus nécessaires seront réalisés en fonction des préconisations listées par le cabinet missionné à cet effet, selon un échéancier qui tiendra compte des priorités.

Ce diagnostic sera annexé au présent PAVE.

B - LA MISE AUX NORMES DES ETABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC NON COMMUNAUX



L'accès aux établissements recevant du public du domaine privé :

Tous les bâtiments qui ont fait récemment l'objet de travaux sont accessibles aux personnes à mobilité réduite toutefois de nombreux commerces sont encore inaccessibles en raison de marches par exemple ou de portes non adaptées.

Quelques exemples en photo :



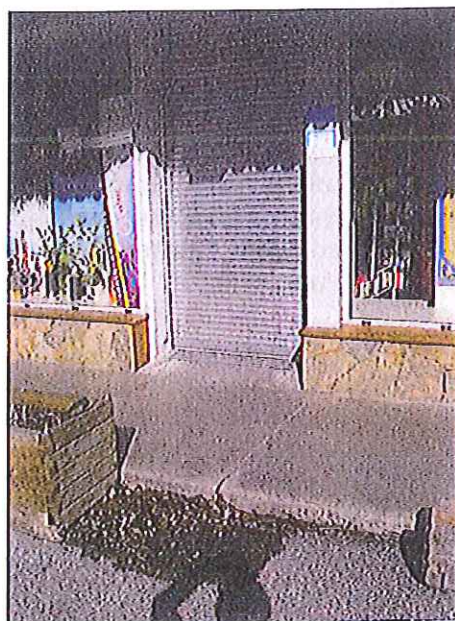
commerçants qui ont créé une rampe avec porte automatique.

A ce trottoir s'ajoutent la plupart du temps, des seuils sans rampe ne permettant pas l'accès aux personnes circulant en fauteuil et rendant difficile l'accès aux personnes à mobilité réduite. De plus, des portiques se trouvent sur le cheminement piétonnier (enseignes commerciales, portants de vêtements, bacs à fleurs,...)

La hauteur de la boîte aux lettres doit être vérifiée ainsi que celle des distributeurs de billets.

Allée des boutiques

L'allée des Boutiques est longée par un trottoir non adapté, qui est de plus ponctué de marches empêchant un cheminement continu. Ce trottoir va à l'encontre des efforts de certains



Allée des Crocus

Les commerces de l'allée des Crocus ne sont pas accessibles en raison de la présence d'un trottoir ponctué de marches dues au dénivelé.



Le Serre d'Aigle

Si les commerces de la galerie sont accessibles aux personnes à mobilité réduite, un effort doit être fait concernant la signalisation des ascenseurs permettant d'accéder de niveau en niveau.

Se pose également de le problème de l'accessibilité lorsque le centre commercial est fermé au public : le cabinet médical – obligation de prendre l'escalier après fermeture (pas d'escalator ni d'éclairage).

La copropriété a missionné le cabinet Socotec pour réaliser le diagnostic « accessibilité » de l'ensemble de la copropriété.

Rue du Centre

Les commerces, y compris ceux de l'Orpin et du Clos, pourtant récents, voient leurs accès gênés par des marches, ruptures de niveaux, pavés,...



Un courrier sera adressé à tous les exploitants afin de les informer du présent plan de mise en accessibilité, mais aussi de leur rappeler la réglementation à respecter.