

Des propositions pour rendre la voirie accessible à tous.

Les obstacles à l'accessibilité : vraies contraintes ou prétextes ?

Benoit Carrouée (FCDE)

Une voirie pour tous : la quadrature du cercle ?

- Voitures
- Poids lourds
- Motos
- Bus
- Vélos
- **Piétons**, dont PMR, en fauteuil roulant, avec poussette, mal voyants...



Une voirie pour tous

↳ **des besoins spécifiques et parfois contradictoires**

Chacun sa place ?

un rêve souvent irréaliste, voire dangereux

- Exemple : un site propre pour chaque catégorie ?

catégorie	Largeur nécessaire
Voitures poids lourds, motos	3 à 3.5 m
Bus	3.5 m
Vélos	$1.5 + 0.25 = 1.75$ m
Piétons	Mini 1.4 m sans obstacle et sans dévers
Poteaux, poubelles, bancs, arbres	1 à 1.2 m
Stationnement	2 m
Total par sens	13 m
Total de mur à mur si double sens	26 m

Où trouver la place ? Et comment gère-t-on les croisements et changements de direction ?

Les raisons souvent invoquées

- **Pas assez de place** : « on ne va pas pousser les murs »
- **Il faut tout refaire** : « c'est trop cher ; on n'a pas le budget »
- **Il faut faire des priorités** « on ne peut pas faire plaisir à tout le monde »
- « *Il faut bien empêcher les scooters de passer n'importe où* »
- « *Il faut bien que l'eau s'écoule* »
- « *il faut bien laisser passer les bus* »
- « *il faut bien ralentir les voitures* »

...

 **Chercher ensemble des solutions en posant l'accessibilité comme une obligation**

1 – Gérer l'héritage du passé

- **Le passé récent du « tout automobile »**
- **Le passé ancien sans automobile**

Il y a 40 ans, les choses étaient simples

Il fallait « adapter la ville à l'automobile » (G. Pompidou, 1971)

Dans certains cas, cela a été fait de façon claire et radicale : **piétons et vélos interdits**



ne politique remise en cause dès 1974 dans les discours :

choc pétrolier

onstat que ces « aspirateurs à voitures » envoient l'exode des villes

**On revient peu à peu
et parfois politique)**

NB : Les villes de
l'Essonne sont peu
concernées par ces
options en tout ou rien



Essonne : piétons et cyclistes non interdits, mais exclus



Rue Albert Rémy à Ris-Orangis : accès à la ZAC de Grigny ou à la promenade des lacs de l'Essonne.
DDE 2003 : « *Mais pourquoi est-ce que vous voulez passer là ? c'est dangereux !* »
NB : l'alternative : 3km de détour



Refaire un trottoir ce n'est pas si cher, mais comment faire respecter les limites de vitesse sur ce qui ressemble à une autoroute ?

- Refaire un vrai carrefour urbain, c'est très cher
- Un radar automatique ? très efficace, vite amorti, mais pas possible politiquement ?



A l'endroit de la traversée piétonne, dans le virage limité à 30 km/h, 15 % des voitures et camions roulent à plus de 70-80 km/h



Le problème le plus fréquent : les « pseudo-trottoirs »

Les rues des villes anciennes n'ont pas été conçues pour les voitures et camions

Pendant 40 ans, on a privilégié le passage des voitures et camions

Le trottoir est devenu la variable d'ajustement, réduit à un « protège mur » ou à un « trottoir élastique »

N448 à Corbeil-Essonnes



Des situations qui perdurent depuis des dizaines d'années un peu partout

St Germain lès Arpajon

St-Michel sur Orge



Morsang sur Orge

Un problème qui n'a pas été corrigé lors des réfections de voirie, malgré les différentes lois sur l'accessibilité : un beau revêtement large et continu pour la chaussée, un beau revêtement étroit et discontinu pour le trottoir...



D31 à Ris-Orangis : refait en 1998



N448 à Draveil : refait en 2005

Ensuite, on constate que les voitures vont trop vite.

Alors on crée des rétrécissements...

N'aurait-on pas pu se servir du trottoir au moment de la réfection pour créer ces rétrécissements en lui préservant une largeur minimale?



*D31 à Ris-Orangis : suites
de la réfection de 1998,
réalisée en 2006*

Le trottoir sert aussi de variable d'ajustement pour faire passer des bus ou des vélos en site propre,



Piste cyclable sur trottoir à Maisse



Voie de bus en site propre à Evry

Une palette de solutions pour redonner de la place aux piétons et permettre l'accessibilité aux fauteuils roulants

De l'exclusion totale (aires piétonne interdite aux véhicules),
ou partielle des véhicules (sens uniques ou suppression des places stationnement)
au partage partiel (ex : zones 30 plutôt que pistes cyclables sur trottoirs)
ou complet de la voirie (cf le nouveau concept de zone de rencontre)



Paris



Juvisy

Conclusion sur les contraintes d'espaces :

- **Une solution de facilité exclue** (on ne peut plus interdire les piétons et fauteuils roulants ou donner la priorité aux véhicules à leur détriment)
- **Une panoplie de solutions ouvertes par un partage différent de la voirie**

2 – Les ressauts

De la marche infranchissable

à la répétition de chocs douloureux

Constat : encore près de 80 % des bordures de trottoirs ne sont pas abaissées à l'endroit des passages piétons dans beaucoup de villes
un chantier de longue haleine à poursuivre,
à condition que le trottoir soit utilisable...



Mais il ne suffit pas d'abaisser un peu les bordures : un ressaut de 4-5 cm peut être infranchissable pour un handicapé en fauteuil sans l'aide d'un valide



**Or les ressauts de 3, 4 ou 5 cm
restent fréquents, y compris dans
les travaux récents**

Ris-Orangis, 2007



Maise, 2007

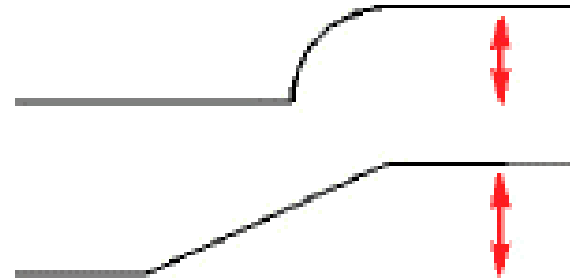
Viry-Châtillon, 2008



Conséquence d'une mauvaise application d'une recommandation technique nationale :

« Ressauts de 2 cm maximum avec bords arrondis ou chanfreins s'ils ne peuvent être évités »

2 cm maximum



4 cm maximum si chanfrein à 1/3

Au lieu d'être utilisée comme un maximum à ne pas dépasser en aucun cas et seulement dans des situations où un ressaut serait nécessaire, cette recommandation est devenue en pratique une norme standard « 2 cm environ »

Chaque ressaut, même de 2 cm, créé un choc douloureux pour un handicapé en fauteuil roulant, comme pour les cyclistes (pneus gonflés à 4-5 bars ou plus, sans suspension...)

Une simple traversée de rue avec refuge central, c'est potentiellement 4 ressauts



Prendre conscience qu'un revêtement de trottoir en mauvais état ou pire, des pavés, peuvent constituer un obstacle infranchissable pour handicapé myopathe



Peut-on éviter les ressauts ?

Un (faux ?) prétexte souvent invoqué : l'écoulement de l'eau



Il y a beaucoup d'endroits où on arrive à supprimer les ressauts sans que l'eau aille pour autant s'accumuler sur les trottoirs...

Pourquoi un ressaut au niveau du passage piéton et pas le long des places de stationnement ?



Araser les ressauts existants : une nécessité

Poser une « rustine » en bitume : efficace, rapide, pas cher mais peu esthétique



Boucharder le ressaut pour faire un chanfrein : long, coûteux et peu confortable



- **Le mieux reste de faire les traversées sans aucun ressaut au moment de la réalisation** et, pour le maître d'ouvrage, de le rappeler dans le cahier des charges et de refuser la réception des travaux s'il en subsiste



Remarque : une très bonne réalisation, mais est-on vraiment obligé de mettre des potelets au milieu des passages piétons ?

Une gêne pour les mal-voyants, même s'il reste 1m40 de chaque côté, sans réelle nécessité ici.

Conclusion sur les ressauts :

- Une pratique à exclure = ne pas tenir compte de la douleur des handicapés (ou des cyclistes) → pas de ressaut aux traversées
- Un objectif : viser le « seuil zéro » (tolérance de 1 à 2 cm maxi)
- Deux options : le trottoir abaissé au niveau de la chaussée ou le plateau surélevé continu au niveau du trottoir, avec bande pododactyle pour les mal-voyants



3 – Barrières et chicanes

**De l'obstacle infranchissable
à l'obstacle pervers**

Une solution radicale contre les intrusions de mobylettes : la chicane étroite
tout aussi efficace contre les fauteuils roulants, vélos et parfois même contre les poussettes



Très courant dans les entrées piétonnes de résidences



Des demi-mesures : les chicanes larges (1.4m)

- Permet le passage des fauteuils et ralentit provisoirement les 2 roues, mais empêche le passage de tricycles pour handicapés ou de vélos avec remorques



Des pièges à fauteuils roulants

Le sas pivotant : testé avec un fauteuil électrique = 20 mn et beaucoup de stress pour sortir du sas

NB : le passage vélo ne laisse pas passer les vélos avec sacoches ou avec remorques



Les barrières anti-PMR : un concours de stupidités avec de nombreux concurrents



Très efficace contre les fauteuils roulants, gênants pour les PMR, les vélos et les poussettes : seules les mobylettes et motos passent sans problème .
Malheureusement fréquent aux entrées de résidences, de voies vertes et lieux de promenade dans l'Essonne



Un constat incontournable :

- **on ne peut pas laisser passer un fauteuil roulant sans laisser passer aussi les deux-roues**
- **L'accessibilité est devenue une obligation pour tous les lieux publics**
- **Donc il faut mettre en œuvre d'autres solutions** : signalisation, éducation, sanction... et compter sur la force de dissuasion des piétons : un ensemble de mesures à efficacité partielle mais largement suffisante par rapport au problème posé

Les élus ne doivent pas demander aux techniciens de se substituer aux missions d'éducation et de police ; et les techniciens ne doivent pas laisser croire qu'il existe des solutions techniques satisfaisantes

Conclusions sur les barrières

- Deux solutions exclues : les chicanes et les barrières totales
- Deux solutions possibles : les plots ou les barrières partielles laissant au moins 1m20 dans l'axe ou sur les côtés



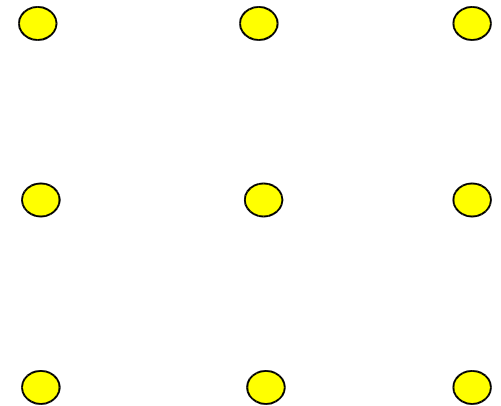
L'obligation « ferme et définitive » de rendre accessible l'espace public à tous les handicapés est une contrainte nouvelle et forte.

En acceptant de sortir du cadre dans lequel on s'est enfermé mentalement, **des solutions innovantes peuvent sortir de cette contrainte**, au bénéfice du plus grand nombre :

« quand un fauteuil passe, tout passe »

Exercice symbolique

Relier ces 9 points avec 4 lignes droites sans lever la pointe du stylo



**Sortir du cadre mental
pour trouver la
solution**

