

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...

↳ **des besoins spécifiques et parfois contradictoires**



Une voirie pour tous



Chacun sa place ?

un rêve souvent irréaliste, voire dangereux

Exemple si on veut un site propre pour chaque catégorie :

catégorie	Largeur nécessaire
Voitures poids lourds, motos	3 m
Bus	3.4 m
Vélos	$1.5 + 0.25 = 1.75$ m
Piétons	Mini 1.4 m sans obstacle et sans dévers
Poteaux, poubelles, bancs, arbres	1 m
Stationnement	2 m
Total par sens	12.5 m
Total de mur à mur si double sens	25 m

Où trouver la place ?

Et comment gère-t-on les croisements des différents flux ?



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 »**

... mais il faut aussi rendre la voirie accessible à toutes les formes de handicap

⇒ **Chercher ensemble des solutions en posant le principe de 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) :

consensus social fort

Dans certains cas, cela a été fait de façon claire : **piétons et vélos interdits ponctuellement** mais pris en compte à côté



En Essonne, pas de décisions claires d'interdiction, mais exclusions de fait : des échangeurs autoroutiers en agglomération



Ex : 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 ? »*



Ces points noirs du passé récent créent des discontinuités fortes : comment les gérer ?

Créer des trottoirs, OK, mais assurer la sécurité aux traversées implique de faire respecter les limites de vitesse (1)

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

2 options :

- **Démolir ces échangeurs pour faire de vrais carrefours urbains ?** souhaitable mais cher
- **En attendant, faire respecter les limites de vitesse par des radars automatiques** : efficace, vite amorti, mais nécessite une volonté politique



Gérer le passé ancien : le problème les « pseudo-trottoirs »

Les rues des villes anciennes n'ont pas été conçues pour les voitures, camions et bus (pour faire passer 2 voies de circulation + 2 trottoirs aux normes, il faut au minimum 10 m en continu entre murs)

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 en site propre ou des pistes cyclables



Piste cyclable sur trottoir à Maisse



Voie de bus de 7-8 m de large en site propre à Evry avec trottoirs de 70-80 cm



Comment gérer le problème de manque de place pour redonner de la place aux piétons ?

Une palette de solutions :

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



Conclusions sur les contraintes d'espaces :

- **Une solution de facilité exclue** : on ne peut plus donner la priorité aux véhicules au détriment des piétons et fauteuils roulants
- **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 au droit des passages piétons
un chantier de longue haleine à poursuivre,



Mais il ne suffit pas d'abaisser un peu les bordures : un ressaut de 3-4 cm est difficile à franchir pour un fauteuil sans aide



**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 .]



4 cm maximum si chanfrein à 1/3

Au lieu d'être utilisée comme un maximum à 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 les personnes en fauteuil roulant, comme pour les cyclistes (pneus gonflés à 3-4 bars ou plus, sans suspension : les chocs répétés entraînent des douleurs aux cervicales, aux épaules, aux poignets...)

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

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



Peut-on éviter les ressauts ?

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



On arrive à supprimer les ressauts sans que l'eau aille pour autant s'accumuler sur les trottoirs...

On arrive bien à le faire le long des places de stationnement.
Pourquoi pas pour les piétons ?



Araser les ressauts existants

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



Boucharder le ressaut et faire un chanfrein : 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 refuser la réception des travaux s'il en subsiste



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

Une gêne pour les piétons malvoyants.



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 avec bande podotactile pour les piétons malvoyants



ou le plateau surélevé au niveau du trottoir



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 personne handicapée 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 : de même, le sas vélo ne laisse pas passer les vélos avec sacoches ou avec remorque



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



- **on ne peut pas laisser passer un fauteuil roulant sans laisser passer aussi les deux-roues**
- **Donc il faut mettre en œuvre d'autres solutions pour éviter les mobylettes:** signalisation, éducation, sanctions... et compter sur la force de dissuasion des piétons = **un ensemble de mesures à efficacité partielle mais suffisant par rapport au problème posé**

Les élus ne doivent pas demander aux techniciens de se substituer aux missions 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



En conclusion

L'obligation « ferme et définitive » de rendre accessible l'espace public à tous les formes de handicap est une **contrainte stimulante.**

En acceptant de sortir du cadre dans lequel on s'enferme mentalement, cette contrainte peut aboutir à **des solutions innovantes**, au bénéfice du plus grand nombre :

« quand un fauteuil passe, tout passe »

