

Des propositions pour rendre la voirie accessible à tous.

Table ronde

Sensibilisation et formation des techniciens à la mise en œuvre des bonnes pratiques

Brigitte Baroud (Conseil général des Hauts de Seine)



Colloque FCDE-APF « Une voirie accessible à tous » 12 déc. 2008 à Evry

1

Introduction

Le Département des Hauts-de-Seine possède deux spécificités:

1. La maîtrise totale de l'aménagement des trottoirs sur voirie départementale.

En effet le Département possède la compétence pour intervenir



sur l'accessibilité des cheminements (trottoirs et traversées de chaussées)



sur l'accessibilité des points d'arrêt bus

2. Au sein du pôle Aménagement du Territoire, la Direction des Infrastructures de Transports est dotée d'une Unité dont l'une des missions est la mise en œuvre, l'évaluation et le suivi de la politique départementale en matière d'accessibilité de la voirie



Colloque FCDE-APF « Une voirie accessible à tous » 12 déc. 2008 à Evry

2

Introduction

Dans ce contexte, la sensibilisation et la formation des techniciens s'effectuent autour de 4 axes :

1. **l'information**: à travers la publication d'un guide d'aménagement de la voirie publique en faveur des personnes à mobilité réduite (en ligne sur internet)

2. **la connaissance du réseau**: mise en place dans le cadre du SIG (système d'information géographique) d'un outil de gestion de l'accessibilité des traversées de chaussée

3. **l'analyse critique des projets d'aménagement**: préconisations a priori en matière d'accessibilité à chaque phase d'étude de chaque projet d'aménagement de voirie

4. **le contrôle**: contrôle interne a posteriori du respect des normes d'accessibilité à l'occasion de la réalisation des travaux

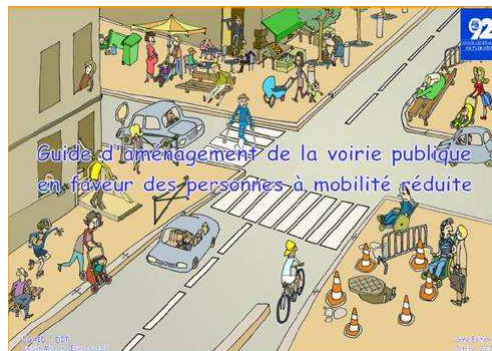


1. L'information

Le Département publie et met à jour un guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de la voirie à l'usage des concepteurs (ingénieurs et techniciens territoriaux mais aussi BE privés), téléchargeable sur le site Hauts-de-Seine.net

Tous les aspects touchant à l'accessibilité sont traités:

- Dimensionnement des trottoirs
- Caractérisation des pentes et dévers
- Ressauts et traversées de chaussées
 - Feux de signalisation
- Équipements/mobilier urbain
 - Stationnement



1. L'information

L'accent a été porté sur la forme du document dans l'objectif de le rendre le plus clair et didactique possible, par exemple, en utilisant

- des codes couleur permettant de bien différencier
- les prescriptions réglementaires à caractère obligatoire (jaune)
- les recommandations ou aménagements conseillés (vert)
- les aménagements déconseillés ou à proscrire (rouge)

Les principes d'aménagement CHAPITRE 1 : LES CHEMINEMENTS

Le dévers

Les cheminement doivent être de plain-pied, toutefois lorsqu'un dévers est nécessaire, il doit être inférieur ou égal à 2 % car au-delà de ce seuil il peut entraîner le départ vers le convoi d'une poussette ou d'un fauteuil roulant, ainsi que des difficultés de cheminement pour les personnes circulant avec une canne.

Dans le cas d'une pente de 4 %, le dévers devra être imperceptible car l'effet cumulé de la pente et du dévers peut rendre le cheminement impraticable.

En dehors de passages particuliers, il est souhaitable que le dévers appliqué aux cheminement caoutchouc ne dépasse pas 1 % pour un meilleur confort (fascicule de documentation AFNOR P98-350).



1. L'information

des schémas et des photos explicites...

Les principes d'aménagement CHAPITRE 1 : LES CHEMINEMENTS

Les obstacles

Les ressauts

Le ressaut le plus courant est celui rencontré lors des traversées de chaussée. Particulièrement gênant pour les fauteuils roulants et les poussettes la présence de ressauts doit être évitée chaque fois que cela est possible.

Si la présence d'un ressaut ne peut être évitée, celui-ci doit être inférieur à 2 cm sur au-delà de ce seuil il devient difficilement franchissable et peut entraîner le retournement d'un fauteuil roulant. Un maximum de 4 cm peut exceptionnellement être autorisé si la seule solution que le ressaut soit aménagé en cheffrenet à jour.

Le seuil

Absolu de trottoir

* Entre du plan incliné selon la largeur du trottoir
 (2) Chapitre 2 - Les traversées de chaussée

Quand différents matériaux (en direction à jour 1)

Les principes d'aménagement CHAPITRE 6 : PROBLÈMES PRATIQUES

Blocage des petites roues du fauteuil

Les roues des fauteuils roulants peuvent être bloquées dans les cas suivants :

- Caniveaux asphaltés : une dépression est créée au droit du biseau ou de la perspective d'écoulement des eaux, cette dépression peut bloquer les roues avant d'un fauteuil et être à l'origine de son renversement.
- Présence d'une chaussée bombée : une gouttière est créée au droit du biseau.
- Présence de bouillottes de raccordement due à un renforcement de la chaussée.

Afin de résoudre ces problèmes les caniveaux asphaltés pourront être remplacés par des caniveaux coulés au préfabriqué (de forme arrondie) si ne constituent pas d'obstacle.

Lorsque le blocage est dû à la présence de bouillottes ou de chaussées bombées la contention de ces dépressions est nécessaire mais pour ce faire il faut un premier lissage sur les conditions d'écoulement des eaux car un comblement simple entraînerait une stagnation des eaux au droit du biseau.

Aménagement recommandé

Aménagement à proscrire



2. La connaissance du réseau

Le SIG constitue un puissant outil de gestion de l'accessibilité des traversées de chaussées

L'état d'accessibilité de plus de 5000 passages piétons situés sur RD a été recensé et intégré au SIG.

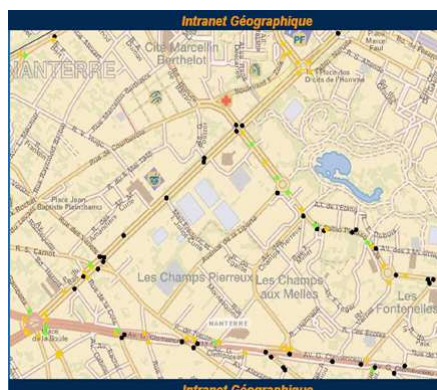
Ainsi chaque passage piéton est répertorié, géoréférencé, et fait l'objet d'une représentation graphique permettant de visualiser son état d'accessibilité:

- traversée totalement accessible
- traversée partiellement accessible
- traversée inaccessible



2. La connaissance du réseau

Cet outil permet d'effectuer une programmation pluriannuelle cohérente, tant technique que financière, des travaux à réaliser sur le réseau



2. La connaissance du réseau

Chaque passage est visualisable dans le SIG avec son état d'accessibilité et est identifié par sa « fiche d'identité », dans laquelle figure le détail de tous les éléments qui le caractérisent

- son nom (code unique de référence)
- sa localisation (adresse postale)
- sa photo
- son état d'accessibilité géométrique (ressauts)
- son état d'accessibilité sensorielle (bandes d'éveil)
- l'historique des derniers travaux effectués

Intranet Géographique
Aménagement pour Personnes à mobilité Réduite - Microsoft Internet Explorer

Aménagement pour Personnes à mobilité Réduite
Fiche Traversée de chaussée N°:01 30 060 009

Localisation: Commune: SCEAUX Carrefour à feux: Numéro du carrefour: 02 30 060 001
Route départementale: RD 060 Nom du carrefour: RD 060
Adresse: 112 bis avenue houdan Aménagement pour non voyant:
Type d'aménagement:

Accessibilité aux PMR:
Présence d'un terre plein:
Conformité du terre plein:

Trottoir	Impair	Pair
Accessibilité sensorielle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Accessibilité géométrique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Accessibilité PMR
 Partielle Complète

Commentaire général:
Accessibilité sensorielle:
Non-conformité du Terre-plein:
Accessibilité Géométrique côté impair: Ressaut impair autour de 4 cm
Accessibilité Géométrique côté pair:



3. L'analyse critique des projets d'aménagement

La démarche qualité mise en place au sein du Pôle Aménagement du Territoire comporte une procédure spécifique d'instruction interne de toutes les études d'aménagement de voirie.

L'instruction interne contraint les services auteurs d'une étude d'aménagement de voirie à la transmettre pour avis dans un délai d'un mois à l'ensemble des autres services internes concernés.



3. L'analyse critique des projets d'aménagement

Cette procédure permet à l'Unité en charge de la mise en œuvre de la politique départementale en matière d'accessibilité de la voirie

- d'avoir la connaissance de l'ensemble des études menées,
- de veiller à ce que la réglementation soit bien respectée,
- et d'émettre si nécessaire des préconisations a priori en matière d'accessibilité à chaque phase d'étude de chaque projet d'aménagement de voirie.

Cela permet d'agir directement au niveau des études opérationnelles de façon à prévenir tout écart éventuel d'exécution.

Exemple: il est maintenant demandé que les plans de nivellement fassent apparaître un ressaut d'1cm au maximum pour tenir compte des tolérances d'exécution des entreprises (plus ou moins 1cm) et que ces dispositions soient reprises dans les CCTP de travaux.



4. Le contrôle

La réalisation de contrôles après réalisation des travaux s'est avérée indispensable dès lors que l'outil de gestion des traversées a été mis en place dans le SIG.

En effet, un tel outil ne peut être utilisable que s'il est régulièrement mis à jour et que les données qui s'y trouvent sont fiables, la capitalisation des travaux effectués est donc essentielle à l'enrichissement du SIG

Avant d'intégrer ces informations dans le SIG, les données font l'objet de contrôles annuels systématiques sur le terrain, réalisés en interne par l'Unité en charge de l'accessibilité.

Ces contrôles permettent la sensibilisation des unités responsables des travaux grâce à un retour d'expérience qui peut mettre en avant les non-conformités d'exécution, mais aussi les bonnes pratiques...



**Sensibilisation et formation des techniciens à la mise en
œuvre des bonnes pratiques**

Merci de votre attention



Colloque FCDE-APF « **Une voirie accessible à tous** » 12 déc. 2008 à Evry