



SCHÉMA
DIRECTEUR
D'ACCESSIBILITÉ
VOIRIE ET
ESPACES PUBLICS



SOMMAIRE

Edito	3
Introduction	3
L'accessibilité, un intérêt pour tous.....	3
L'accessibilité, un enjeu d'amélioration du cadre de vie.....	3
Le Schéma directeur d'accessibilité de la voirie et des espaces publics : objectifs et enjeux	4
Un outil stratégique et d'orientation	4
Des recommandations pour les Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics.....	4
L'accessibilité rime avec proximité et continuité	4
Le Schéma directeur d'accessibilité de la voirie et des espaces publics : Méthode et résultats	5
Une démarche partenariale.....	5
Le classement des lieux attractifs	6
Une méthode croisant la technologie informatique et la connaissance du terrain	8
Les cartes des itinéraires piétons	9
L'accompagnement des communes pour la réalisation et la mise en œuvre des PAVE	10
Une concertation bien engagée	10
Un accompagnement sur le diagnostic	10
Le plan d'action encadré par une charte d'accessibilité	10
Quelles instances de suivi ?	11



Rappel

Les obligations de la Loi « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » du 11 février 2005 dite Loi « Handicap »

Les collectivités locales doivent traiter toute la chaîne de déplacement avec :

- *L'élaboration d'un Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Publics devant être adopté dans les trois ans à compter de la publication de la Loi , relevant de la compétence de Tisséo-SMTC pour le réseau urbain, de la Région Midi-Pyrénées pour le réseau ferroviaire et du Conseil Général de la Haute-Garonne pour le réseau interurbain, pour une mise en accessibilité de leurs réseaux au 1^{er} janvier 2015. Ces trois Autorités Organisatrices de Transport ont adopté chacune leur Schéma Directeur d'Accessibilité à leur réseau.*
- *La mise en accessibilité des établissements recevant du public existants au 1^{er} janvier 2015.*
- *La définition d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) relevant des communes dans les trois ans à compter de la publication de la Loi.*
- *La création d'une Commission Communale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées (CCAPH) pour les communes de plus de 5 000 habitants.*

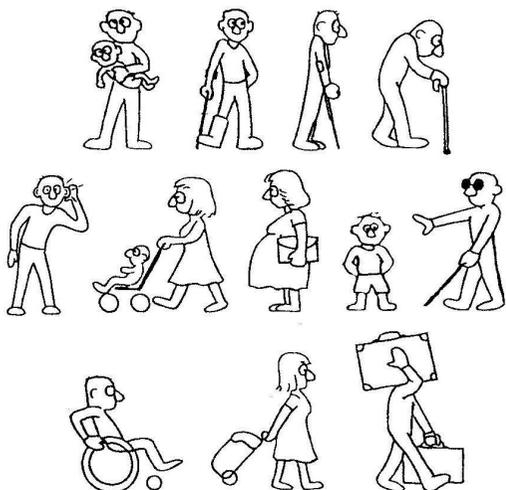


Introduction

L'accessibilité, un intérêt pour tous

« L'accessibilité au cadre bâti, à l'environnement, à la voirie et aux transports publics ou privés, permet leur usage sans dépendance par toute personne qui, à un moment ou à un autre, éprouve une gêne du fait d'une incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur, cognitif, vieillissement,...) ou temporaire (grossesse, accident,...) ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, poussettes,...) » *Définition interministérielle (adoptée en 2000)*

Les Personnes à Mobilité Réduite



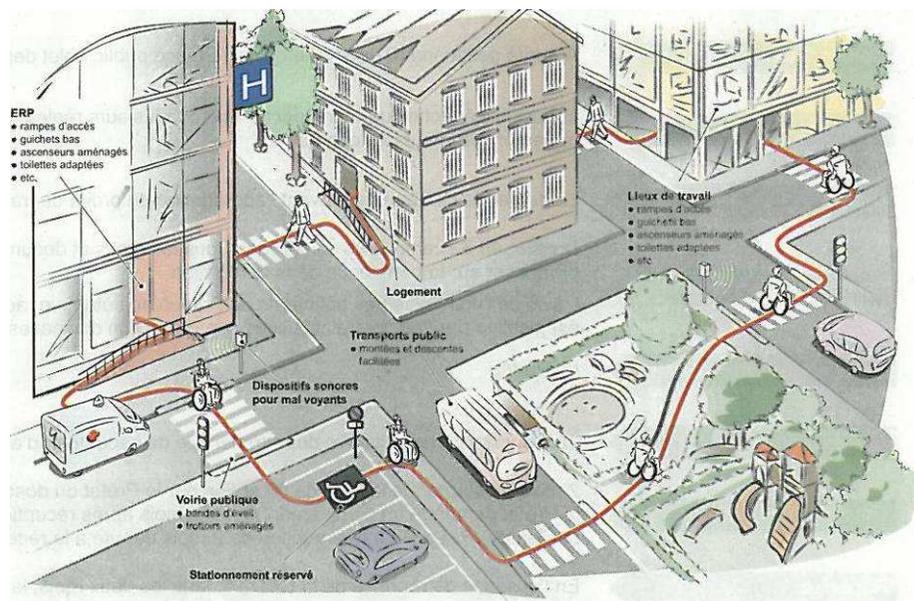
d'après © CRID (Consorti de Recursos i Documentació per a l'Autonomia Personal)

Ainsi, les personnes en situation de handicap constituent donc un vaste groupe de la population, dont font partie celles qui, pour cause d'accident, de maladie ou d'affection congénitale, éprouvent des difficultés à se déplacer, à voir, à entendre ou à comprendre, ainsi que les personnes souffrant de déficience temporaire, mais aussi les personnes accompagnées d'un enfant en bas âge et/ou chargées de plusieurs paniers à provisions.

Le vieillissement de la population concourt à terme à l'augmentation du nombre de personne en situation de handicap, ainsi en 2020, l'INSEE estime que 40% de la population seront concernées.

L'accessibilité, un enjeu d'amélioration du cadre de vie

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, inscrit explicitement parmi ses objectifs que l'ensemble des éléments constituant notre environnement urbain (cadre bâti, voirie et espaces publics, systèmes de transport) soit rendu accessible de manière cohérente dans une logique de chaîne de déplacement.



Autrement dit, une personne doit pouvoir partir de son logement et se rendre à son lieu d'activité sans rencontrer d'obstacle de nature à la faire renoncer à son déplacement. L'amélioration de la chaîne de déplacements passe notamment par le réaménagement des espaces publics, liens entre les différents lieux d'activités, au profit de l'ensemble des « piétons » dans l'objectif de proposer un parcours sécurisé et continu sur la totalité de leur



itinéraire. La mise en accessibilité de ces espaces est donc l'occasion et un moyen d'offrir au plus grand nombre, un cadre de vie amélioré.

Le Schéma directeur d'accessibilité de la voirie et des espaces publics : objectifs et enjeux

Un outil stratégique et d'orientation

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, impose aux communes de réaliser un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE). Ce plan fixe, notamment « les dispositions susceptibles de rendre accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des stationnements automobiles situés sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan fait partie intégrante du plan de déplacements urbains quand il existe ».

Ce plan est établi par chaque commune à l'initiative du Maire ou, le cas échéant par l'établissement public de coopération intercommunale si la compétence PAVE leur a été transférée.

En charge de la voirie et des espaces publics, la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole, a choisi d'accompagner les 37 communes dans la démarche d'élaboration de leur PAVE.

Dans cet objectif, il a été décidé de se doter au préalable d'un Schéma Directeur de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (SDAVE). Ce document de référence global non opposable est un outil stratégique d'agglomération et de vision complète de la problématique de l'accessibilité, garant d'une cohérence territoriale à l'échelle de la communauté urbaine.

Le SDAVE constitue une base de travail pour les communes et les pôles de Toulouse Métropole en identifiant les itinéraires les plus fréquentés par les piétons. Ces itinéraires peuvent être déjà accessibles ou à aménager en priorité, sachant qu'à terme, l'ensemble des voiries et des espaces publics devra être mis en accessibilité.

Des recommandations pour les Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics

Le schéma directeur d'accessibilité des voiries et des espaces publics, recommande aux PAVE de prendre en compte :

- la notion de continuité d'itinéraire en évitant une mise en accessibilité fragmentée ;
- lors de la programmation des travaux; des différentes mises en accessibilité déjà réalisées sur les voiries et espaces publics, les stations et arrêts de transport en commun et les équipements recevant du public ;
- les lieux attractifs ponctuels comme les marchés, les places accueillant des manifestations temporaires, foires, exposition ;...
- de manière prioritaire les espaces piétonniers, les espaces partagés, les lieux urbains de promenade;
- de manière prioritaire l'accessibilité autour des écoles, crèches, collèges, en traitant: l'espace public dans un rayon d'environ 300 mètres autour de ces équipements.

L'accessibilité rime avec proximité et continuité

Pour accompagner ses recommandations, la hiérarchisation des itinéraires s'est appuyée sur un classement des lieux attractifs réalisé en concertation avec les associations et les élus membres du Comité de Suivi du Schéma Directeur d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics. Leurs volontés ont été de donner la priorité aux itinéraires donnant accès aux équipements de proximité de façon à favoriser l'usage du quotidien des personnes en situation de handicap. Ils ont exprimé le souhait d'avoir une continuité de traitement des cheminements à partir des « pôles générateurs de déplacements » (arrêt de transports collectifs et les parkings identifiés) jusqu'aux équipements recensés. Il s'agit donc de proposer un classement des itinéraires en fonction de leur potentiel de fréquentation piétonne et de leur utilité pour les personnes en situation de handicap.



Le Schéma directeur d'accessibilité de la voirie et des espaces publics : Méthode et résultats

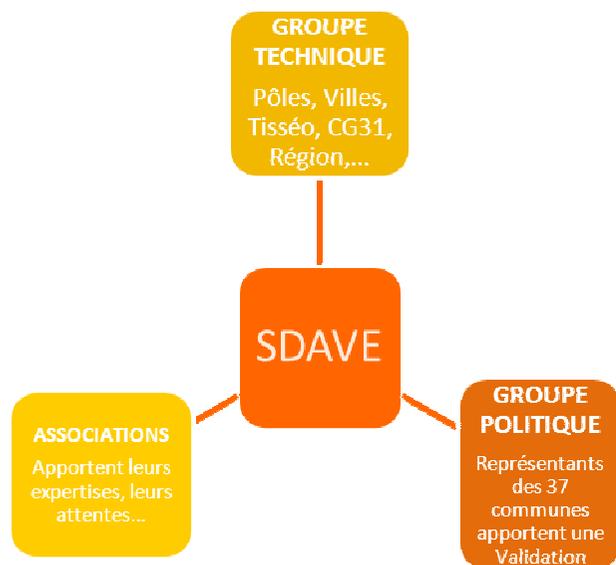
Une démarche partenariale

Pour élaborer le SDAVE, Toulouse Métropole s'est entouré de trois assistants : le pôle Handicap de la ville de Toulouse en tant que conseil et assistance pour la concertation, Inddigo, assistant à maîtrise d'ouvrage en accessibilité et l'auat, agence d'urbanisme et d'aménagement du territoire Toulouse aire urbaine, en charge de la gestion et de l'analyse des données et de la rédaction des documents du SDAVE.

Plus d'une vingtaine d'associations ont participé d'abord en intervenant pour définir les lieux « attractifs » et leur classement, puis en vérifiant la pertinence des itinéraires cartographiés. Les huit pôles de Toulouse Métropole ont dans un premier temps complété les premières propositions d'itinéraires et dans un deuxième temps ont recueilli l'avis et les remarques des communes.

Listes des associations invitées :
ACT'S, ADAPEI, ADIM, AFM, AFM/Délégation 31, AFTC, AMDS, ANPEA, APEDYSHG, APIHMS, APF, ASEI, ASMTH, ASMTH/Handicap Défi, AST, AVH, Cépière Formation, Chiens Guides, Droit Solidarité Handicap, FNATH, GIHP/GISH, GIRPEH, GIRPEHMIP, Handi Social, I.J.A., I.R.I.S., Loisirs Tous, Pierre Baradat, Rétina France, Stade Toulousain Handisport, T21HG, Tolosa31, Trisomie 21, ZOOM DV.

Les acteurs de la concertation



Le planning





Le classement des lieux attractifs

Les équipements appelés lieux attractifs ont été répartis en 5 thématiques (santé, enseignement, médico-social, services publics et culture, loisirs et sports).

Ils ont également été classés suivant leur importance pour les associations représentant les personnes en situation de handicap, ainsi que pour les élus.

Chaque équipement a été classé par niveau de 1 à 3.

De manière générale, il en est ressorti qu'il fallait privilégier les lieux de proximité.

Thème	Catégorie	Equipements
Santé	Niveau 1	Centres hospitaliers / cliniques
		Centre anti-cancer
		Laboratoires d'analyses et de biologie
	Niveau 2	Pharmacies
		Professions libérales et para-médicales (kinésithérapeutes, spécialistes...)
		USLD
		Etablissements liés au handicap mental, psychique et cognitif (Centre Médico-Psychologique, Maison de Santé pour Maladies Mentales, Appartement Thérapeutique, Centre Thérapeutique à temps partiel, Centre Postcure Malades Mentaux, Centre Crise Accueil Permanent...)
		Centres de dialyse
		Centres de soin / Centres de santé
Niveau 3	Etablissements Réadaptation fonctionnelle	
	Etablissements de convalescence et de repos	
	Etablissements de Planification Familiale	
Médico-social	Niveau 1	Etablissements d'éducation pour l'enfance et la jeunesse handicapée (Institut Médico-Educatif (I.M.E.), Jardins d'enfants spécialisé, Institut Thérapeutique Educatif et Pédagogique (I.T.E.P), Institut pour déficients visuels, Centre Médico-Psycho-Pédagogique (C.M.P.P.)
		Etablissements de travail protégé pour adultes handicapés (Etablissement et Service d'Aide par le Travail (E.S.A.T.), Entreprise adaptée...)
		Etablissements et services de réinsertion professionnelle pour adultes handicapés (Centre de pré-orientation, centre de rééducation professionnelle...)
	Niveau 2	Centres de jour et restauration pour personnes âgées
		Service d'Accompagnement à la Vie Sociale (S.A.V.S.)
		Service d'Accompagnement Médico-Social pour Adultes Handicapés (S.A.M.S.A.H.)
	Niveau 3	Etablissements d'hébergement pour adultes handicapés (Foyer hébergement, Maison d'Accueil Spécialisée (M.A.S.), Foyer de vie, Foyer d'accueil médicalisé...)
		Etablissements d'hébergement pour personnes âgées (Maison de retraite, Logement foyer, Etablissement d'accueil temporaire...)
		Etablissements de l'aide sociale à l'enfance (établissement d'accueil Mère-Enfant, Foyer de l'enfance, Maisons d'enfants à caractère social, centre placement familial socio-éducatif...)
Enseignement	Niveau 1	Ecoles primaires et maternelles
		Etablissements garde d'enfants d'âge pré-scolaire (crèches, services accueil familial pour la petite enfance, halte-garderies...)
	Niveau 2	Collèges et sections d'enseignement général
		Enseignement post-bac (universités, grandes écoles, établissements d'enseignements supérieurs...)
	Niveau 3	Lycées, Lycées professionnels et sections d'enseignement professionnel
		Centres de formation pour adultes (AFPA...)
		Maisons familiales et rurales



Thème	Catégorie	Equipements
Vie sociale : culture, loisirs et sports, vie associative	Niveau 1	Salles de spectacles / théâtres
		Cinémas
		Musées / monuments / parcours historiques
		Médiathèques / bibliothèques
		Maisons de quartiers et espaces culturels (MJC, foyers ruraux, espaces d'animations et activités des associations...)
		Piscines
		Parcs publics et squares de quartier
	Aéroport	
	Niveau 2	Autres équipements sportifs publics (stades, gymnases, boulodromes, patinoires...)
		Parc des expositions
Grands stades pour manifestations sportives à rayonnement national		
Grands jardins publics		
Niveau 3	Centres sociaux	
	Cimetières	
	Bases de loisirs (ex : la Ramée...)	
Services publics	Niveau 1	Lieux de culte
		MDPH
		Mairies + annexes mairies
		UTAMS / PMI
		Postes
		CPAM
	Niveau 2	CAF
		Préfecture
		Conseil régional
		Conseil général
		Pôles emploi
		Missions locales pour les jeunes
	Niveau 3	Commissariats de police ou gendarmeries
		Trésorerie
		CU Grand Toulouse / pôles territoriaux
		Palais et Maisons de la Justice
		URSSAF

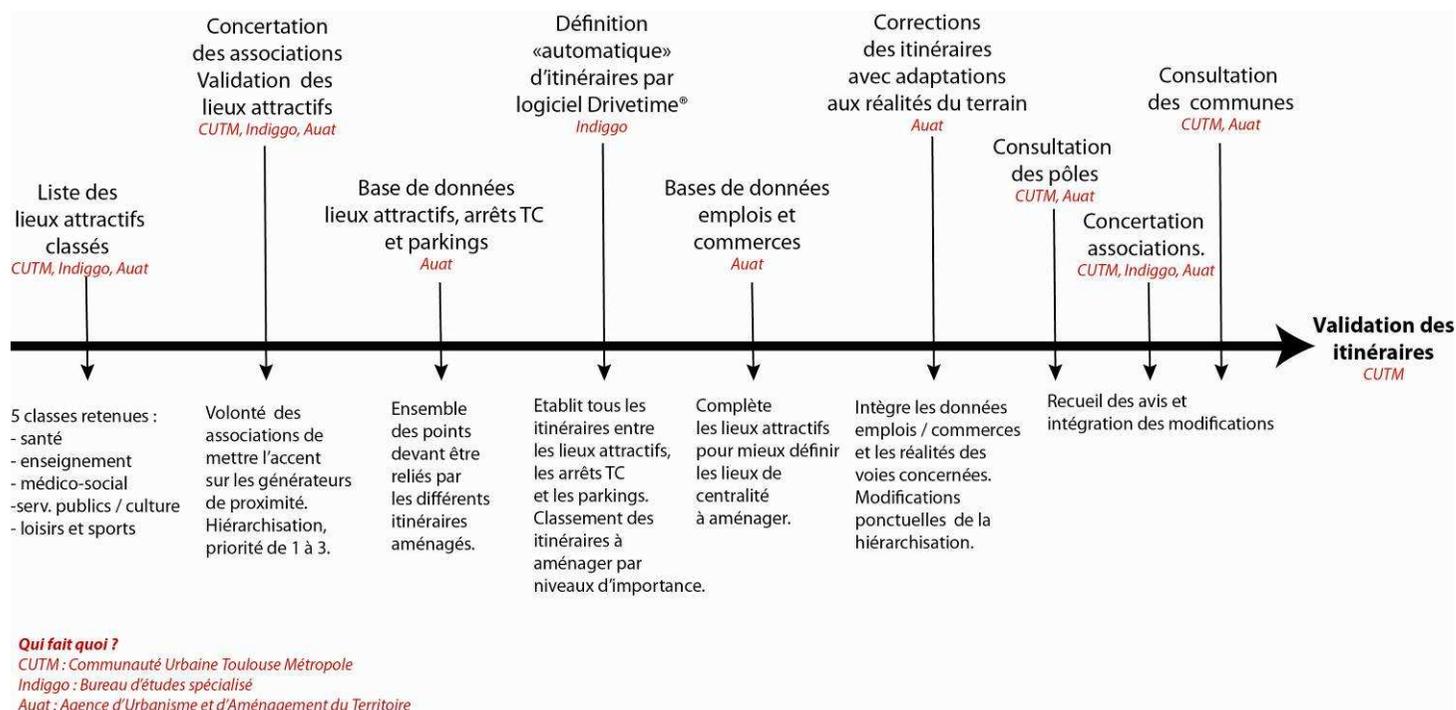


Une méthode croisant la technologie informatique et la connaissance du terrain

L'identification et le classement des itinéraires s'est faite en deux temps. Un premier travail technique a consisté à identifier tous les itinéraires de moins de 600 m existants entre un parking ou un arrêt de transports collectifs et un lieu attractif à l'aide d'un logiciel informatique « Drivetime ».

Afin de compléter les itinéraires issus du logiciel informatique, il est apparu indispensable de recenser les lieux de commerces et les zones d'emplois, en les localisant sur les cartes.

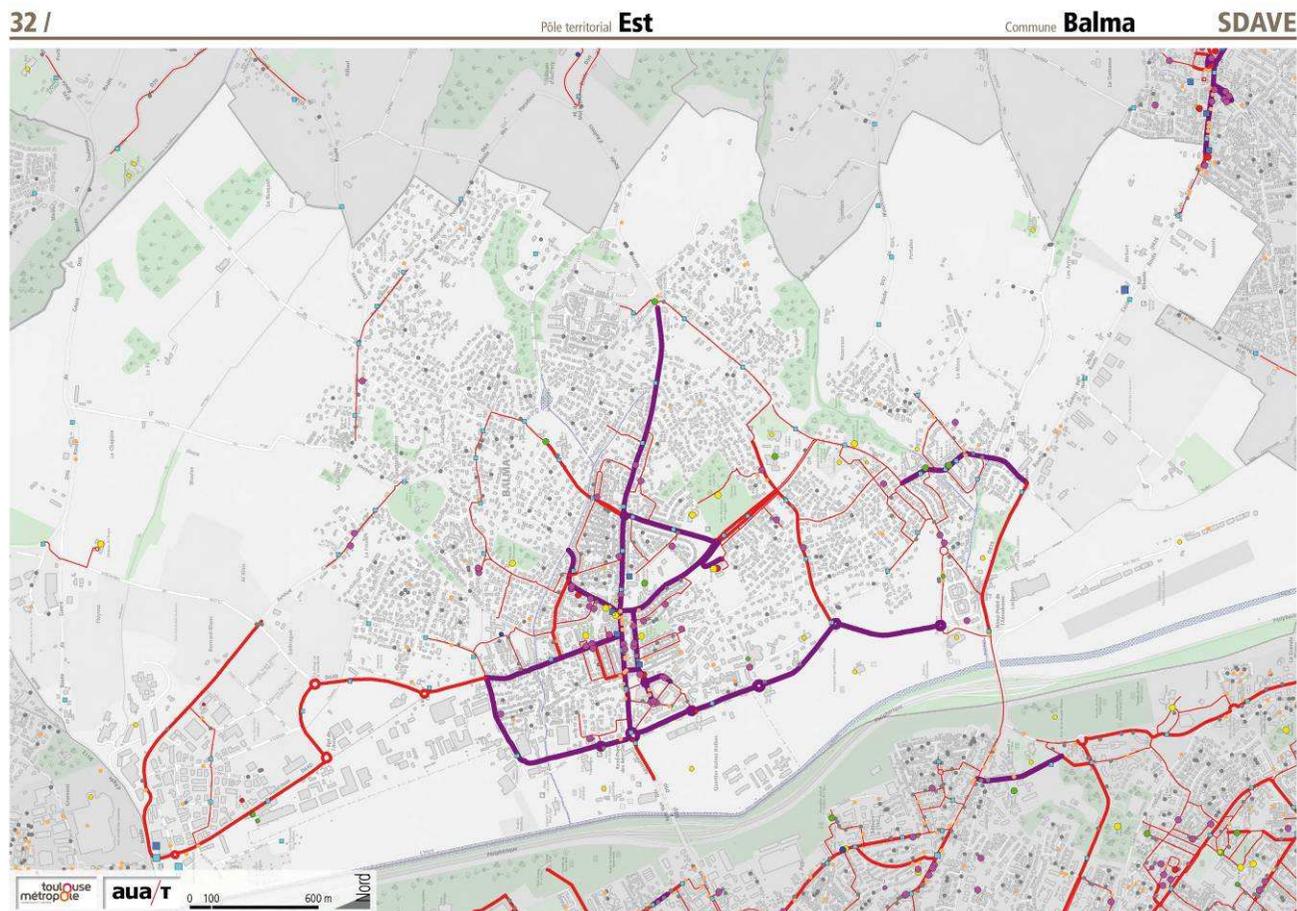
Un second travail s'appuyant sur la mobilisation des connaissances de terrain des pôles, de l'AUAT, des associations représentant des personnes en situation de handicap et des élus des communes pour affiner le traitement informatique. Le parti pris a été de mettre en avant sur les cartes, les axes potentiellement les plus fréquentés par les piétons et par conséquent par les personnes à mobilité réduite. Il ne recense pas les itinéraires déjà accessibles ou non. Le SDAVE, document d'orientation permettra aux communes de réaliser leur PAVE.





Les cartes des itinéraires piétons

Un rapport rassemble les cartes représentant les itinéraires piétons les plus stratégiques en matière d'accessibilité par communes regroupées par pôle constitue le document principal du Schéma Directeur d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics. Ce document sera téléchargeable sur le site de Toulouse Métropole.



LÉGENDE DES CARTES

Pôle générateurs de déplacements

- gares et haltes ferroviaires - Station de métro et de Tram
- arrêts de bus, plus de 4 000 montées et descentes par jour
- arrêts de bus, entre 500 et 4 000 montées et descentes par jour
- arrêts de bus, moins de 500 montées et descentes par jour
- parking relais, parking en ouvrage
- parking public

Lieux attractifs

- | niveau 1 | niveau 2 | niveau 3 | |
|----------|----------|----------|------------------|
| ● | ● | ● | services publics |
| ● | ● | ● | enseignement |
| ● | ● | ● | médico-social |
| ● | ● | ● | santé |
| ● | ● | ● | vie sociale |
| ● | | | petits commerces |
| ● | | | emplois |

Hiérarchisation des itinéraires

- itinéraire niveau 1
- itinéraire niveau 2
- itinéraire niveau 3



L'accompagnement des communes pour la réalisation et la mise en œuvre des PAVE

Pour rappel, les communes qui composent Toulouse Métropole sont seules compétentes pour réaliser les Plans d'Accessibilité de la Voirie et de l'Aménagement des Espaces publics (PAVE). Toulouse Métropole de part les compétences déléguées lors de la création de la Communauté Urbaine, gère la totalité des voiries et la plus part des espaces publics du territoire. Le PAVE ne peut être que le fruit d'une collaboration entre ces deux entités.

La vocation du SDAVE est d'être un document de référence pour assurer une homogénéité dans l'identification des itinéraires piétons sur l'ensemble de Toulouse Métropole.

Le PAVE s'articule autour de cinq temps forts de leur élaboration

- L'obligation de mener une concertation,
- La réalisation d'un diagnostic du réseau de voirie
- La définition d'un plan d'actions et les choix techniques de mise en accessibilité
- La programmation des aménagements
- Le suivi et la mise en œuvre du PAVE

Une concertation bien engagée

L'élaboration du SDAVE a déjà fait l'objet d'une importante concertation avec les associations représentant les personnes en situation de handicap.

L'ensemble des documents et des orientations proposés est le résultat d'un travail d'échange tant sur la carte des itinéraires que sur la charte d'aménagement.

Dans l'élaboration du PAVE, les communes doivent informer la CCAPH (Commission Communale Accessibilité des Personnes Handicapées) si elle existe ou le au CDCPH (Conseil Départemental Consultative des Personnes Handicapées).

Un accompagnement sur le diagnostic

Pour définir les aménagements nécessaires à la mise en accessibilité, le premier volet des PAVE consiste à mener des études détaillées sur l'état d'accessibilité des voies, carrefours, places, cheminements piétons sur les itinéraires identifiés dans le SDAVE.

Aujourd'hui, les services de Toulouse Métropole définissent la ou les différentes méthode(s) pour réaliser ces diagnostics et accompagner les communes dans ces démarches.

Un pré diagnostic permettant d'avoir une vision générale du niveau d'accessibilité de l'ensemble des itinéraires identifiés sera réalisé sur l'année 2013. Il constituera ensuite une base de données dynamique de l'accessibilité sur Toulouse Métropole et constituera une des sources d'information pour l'élaboration du calendrier des travaux.

Le plan d'action encadré par une charte d'accessibilité

Afin d'offrir une lisibilité et une homogénéité des aménagements à réaliser sur les itinéraires à rendre accessibles et sur les nouveaux projets de voiries et d'espaces publics, une charte d'accessibilité est en cours d'élaboration par les services de Toulouse Métropole, en collaboration avec les associations.

Cette charte comportera deux parties. La première rappellera les grands principes d'accessibilité, en positionnant le piéton au même niveau que les autres usagers de l'espace urbain. Elle essaiera notamment de répondre aux questions suivantes : pour qui ? pourquoi ? et comment ? . Il y est évoqué l'idée du tunnel imaginaire libre de tout obstacle, l'obligation de prise en compte de l'accessibilité dès l'esquisse, quoi faire en cas d'impossibilité technique,...

La seconde partie, plus technique sera composée de sept fiches, boîte à outil des acteurs de la voirie et l'espace public :

- Fiche 1 : Traversée piétonne
- Fiche 2 : Stationnement réservé

- Fiche 3 : Mobilier urbain
- Fiche 4 : Séparation piétons/cycles
- Fiche 5 : Rampe et escalier
- Fiche 6 : Entrée charretière
- Fiche 7 : Travaux

La volonté de Toulouse Métropole est d'aller au-delà des décrets, améliorer les recommandations du CERTU (Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) pour créer des espaces publics agréables pour tous par leurs fluidités, leurs esthétiques et leurs ambiances sécuritaires. Cette charte sera téléchargeable sur le site de Toulouse Métropole. La programmation, une étape intégrée dans les échanges entre pôles et communes

Le SDAVE sera pris en compte au même titre que la banque de donnée routière, les programmes des concessionnaires, le besoin en développement et renouvellement urbain.

Le rôle des communes

Chaque année, sur la base du SDAVE et sur le bilan des actions passées, la commune avec les pôles définiront la programmation des travaux pour l'année n+1.

Parmi cette programmation, une liste des actions permettant une mise en accessibilité seront identifiées.

Cette liste constituera le volet de programmation du PAVE pour l'année n+1. Elle devra être approuvée par délibération en conseil municipal. Il importe ensuite que la commune informe la CCAPH, si elle existe, ou la CDCPH de ce projet.

Les PAVE aboutiront ainsi à une programmation des itinéraires à réaliser en priorité sur chaque année.

Ce document de programmation sera intégré dans le processus de décision du calendrier des travaux établi chaque année entre le pôle et les communes.

Ainsi, le PAVE fera partie intégrante de l'action quotidienne des pôles et des communes.

Quelles instances de suivi ?

La loi de 2005 relative à l'égalité des droits et des chances oblige les collectivités de plus de 5000 habitants et plus à rendre compte des actions en faveur de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. C'est à travers la Commission Intercommunale d'Accessibilité des Personnes Handicapées (CIAPH) créée en 2006 que Toulouse Métropole réalise le bilan et le suivi de ces actions en faveur de l'accessibilité sur sa voirie et ces espaces publics.

Toulouse Métropole possède une instance de concertation avec les associations de personne handicapées appelée "Groupe de travail" qui fonctionne en collaboration avec le service du Pôle Handicap de la Ville de Toulouse.

Ce groupe de travail se réunit tous les mois pour discuter de l'accessibilité des projets. Il sera aussi une instance de concertation sur la pertinence et le suivi au quotidien de l'application des programmes de mise en accessibilité prévus aux PAVE.





**6, rue René Leduc
31055 Toulouse
05.81.91.72.00**