



Département de la Manche

COMMUNE DE PONTS

**ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE
ET DES ESPACES PUBLICS**

Septembre 2010



COMMUNE DE PONTS



Accessibilité de la voirie et des espaces publics



Diagnostic des espaces et bâtiments publics





Membres de la Commission d'Accessibilité



Commune de Ponts

Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics



Périmètre d'études.

La loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, prévoit que toute commune, sans distinction démographique doit établir un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE), destiné à rendre accessibles les circulations piétonnes et aires de stationnement aux personnes en situation de handicap.

Le décret d'application de cette loi, décret n° 2006 - 1657 du 21 décembre 2006 indique aussi dans son article 1, que ce plan de mise en accessibilité de la voirie et de l'aménagement des espaces publics doit être initié avant le 21 décembre 2009 Ce plan doit préciser les conditions et délais de réalisation des équipements et aménagements prévus.

CREATION D'UNE COMMISSION MUNICIPALE D'ACCESSIBILITE

Conformément aux obligations faites aux communes, sans distinction démographiques, par la loi du 11 février 2005, la commune de PONTS a souhaité se doter d'une commission d'accessibilité :

Cette commission a pour objectif :

- d'établir un schéma de mise en œuvre d'accessibilité concernant la voirie et les aménagements des aires de stationnement.

Délibération du 29 juin 2009

Arrêté portant nomination des membres de la Commission communale pour l'accessibilité des personnes handicapées

Le Maire de la commune de Ponts

- vu le code général des collectivités territoriales,
- vu le n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics,
- vu la délibération du Conseil Municipal en date du 29 juin 2009 désignant 5 représentants du Conseil Municipal,
- vu les proposition des Associations d'handicapés

ARRETE

Article 1

Sont membres de la commission communale pour l'accessibilité des personnes handicapées, les personnes énumérées ci-après :

- Madame Claudine GUESDON, représentant du Conseil Municipal
- Monsieur Michel COUENNE, représentant du Conseil Municipal
- Monsieur Olivier BURONFOSSE, représentant du Conseil Municipal
- Monsieur Gérard HEUZE, représentant du Conseil Municipal
- Monsieur Jean Claude DEBIEU, représentant du Conseil Municipal

- Monsieur Jacques POULAIN, au titre de l'Association des Aveugles de la Manche
- Monsieur BERTHAULT, au titre de l'Association des Paralysés de France.

Ont également participé au diagnostic : - La gendarmerie d'Avranches et l'Association vélocité (cheminement piétonnier)
- Madame LEPROVOST, Présidente de l'Association de la Fraternité Pontoise,
- Monsieur TURQUETY, Vice Président du club « pêche à la mouche » de PONTS.

Article 2

Ampliation du présent arrêté sera transmise à :

- Monsieur le Sous Préfet d'Avranches
- Les Intéressés

La commission communale pour l'accessibilité des personnes handicapées a été mise en place lors de la réunion du 6 novembre 2009 au cours de laquelle le maire a présenté les différents membres et précisé le rôle de la dite commission.

Elle jouera un rôle déterminant dans l'établissement du diagnostic qui comporte 4 étapes.

Les missions de la Commission comprennent :

- * : la préparation d'un état des lieux du niveau de l'existant,
- * : la création d'une chartre d'accessibilité et du partage de la voirie
- * : la préparation d'un rapport annuel présenté au conseil municipal qui comprend les propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité des structures.

DEFINITION DE L'ACCESSIBILITE

En 2000, la France adopte une définition de l'accessibilité :

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

La loi du 11 février 2005 précise et met en avant le concept d'accessibilité et élargit la notion de handicap au handicap psychique.

« Article .L. III - 7 - 3 - Les établissements existants recevant du public (ERP) doivent être tels que toute personne handicapée puisse y 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 des moyens adaptés aux différents handicaps ».

« Article 45 - Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune à l'initiative du maire, ou le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale.

Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale.

Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du plan de déplacements urbains quand il existe ».



UNE VOIRIE ACCESSIBLE

Décrets n° 2006-1657 et 2006-1658, arrêté du 15 janvier 2007
relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées

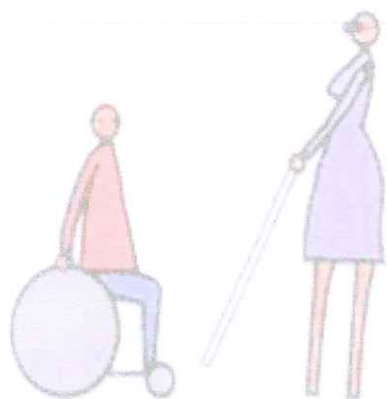
Ed. juillet 2008

Un dispositif d'ensemble

Les décrets du 21 décembre 2006 et l'arrêté d'application du 15 janvier 2007 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des aménagements d'espaces publics aux personnes handicapées complètent les dispositions de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes

handicapées. Ils abrogent les textes de 1999.

Avec l'ensemble des textes d'application des articles 41, 45 et 46 de cette loi, c'est l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne du déplacement – cadre bâti, transports, voirie et espaces publics, logements – qui s'est améliorée.



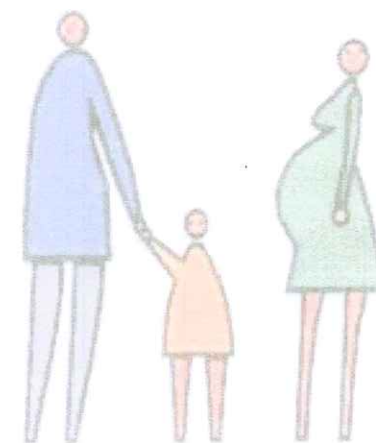
Un droit à l'égalité sociale

Participer à la vie sociale, pour ceux qui ne peuvent se mouvoir facilement ou qui ont des besoins spécifiques, est un droit fondamental. L'inaccessibilité du cadre bâti et de la voirie est une cause première de handicap.

Une personne sur trois est concernée

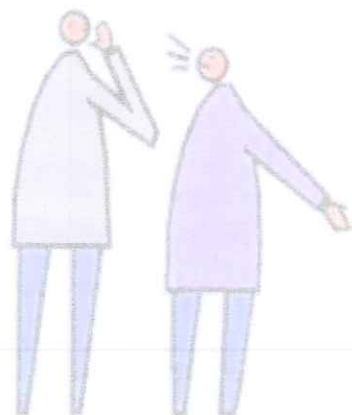
La loi renforce les dispositions des lois précédentes de 1975 et de 1991, puisque son article 2 dispose que toutes les formes de déficiences doivent être prises en compte. Chacun peut être, à un moment de sa vie, gêné dans ses activités et ses déplacements, de manière durable ou momentanée, en raison de son âge, d'une maladie, d'un accident ou d'une situation particulière :

aveugles, malvoyants, sourds, malentendants, personnes en fauteuil roulant, personnes ayant des difficultés pour marcher, utilisateurs de canne, personnes ayant des déficiences intellectuelles ou psychiques, déficients cardiaques ou respiratoires, rhumatisants, enfants et personnes de petite taille, femmes enceintes, personnes poussant un landau, un caddie, ou portant des objets lourds et encombrants...



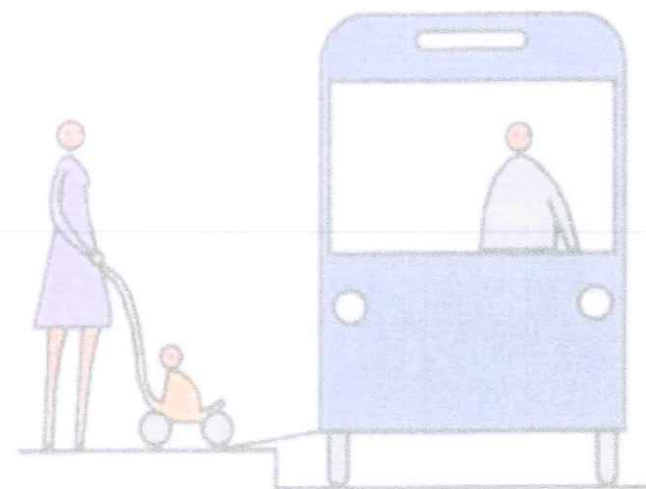
La population concernée, à des degrés divers, peut ainsi atteindre 30 % suivant le niveau de la gêne ou de l'impossibilité prise en considération.

Avec l'allongement de la durée de la vie, on comprend d'autant mieux l'étendue de la population touchée (28 % de la population aura plus de 65 ans en 2020). D'où l'enjeu de rendre accessible la chaîne du déplacement aux personnes à mobilité réduite.



Un confort pour tous

Ces dispositions ont pu être retenues parce qu'elles participent à l'amélioration du confort de l'ensemble de la population.



Des usages variés à satisfaire



Le cheminement, le franchissement de dénivellation ou de passage étroit, la détection des obstacles, la vision, l'écoute, le repérage et la compréhension des lieux, l'orientation, l'information, l'atteinte, la préhension, le repos, la sécurité, etc., tous ces usages doivent être pris en compte pour garantir la liberté d'accès de tous à un espace public de qualité.

Les dispositions

Les décrets n° 2006-1657 et 2006-1658 confortent les mesures de 1999 destinées aux personnes ayant des difficultés de marche, dont les personnes en fauteuils roulants. Ils apportent des compléments importants, notamment :

- le repérage des passages piétons et les équipements de sécurité pour les personnes aveugles et malvoyantes – dispositifs podotactiles au sol d'éveil de vigilance, dispositifs associés aux feux de signalisation pour traverser ;

- la détection des obstacles et des équipements sur les cheminements, notamment les mobiliers urbains ;
- la meilleure lisibilité de la signalétique et des systèmes d'information qui bénéficient aux personnes malvoyantes, sourdes ou malentendantes et ayant une déficience mentale ou cognitive ;
- l'aménagement des emplacements d'arrêt des véhicules de transports collectifs pour faciliter l'accès aux véhicules des personnes handicapées, notamment celles qui circulent en fauteuil roulant.



Les conditions d'application

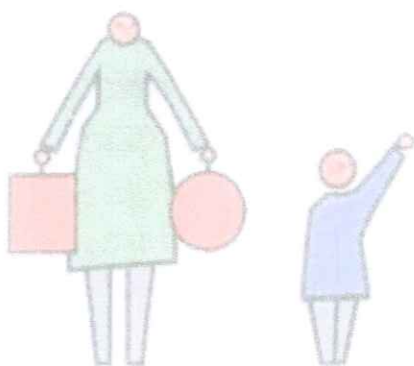
Elles sont données par le décret n° 2006-1657. Les dispositions s'appliquent aux voies nouvelles, aux travaux de modification de la structure ou de l'assiette de la voie, aux réfections de trottoirs. Une disposition nouvelle consiste en l'élaboration par toutes les communes d'un plan de mise en accessibilité de la voirie, avant fin 2009.

Des aménagements de qualité

La qualité des aménagements, leur dessin, les matériaux, leur emplacement, doivent concourir au succès de cette politique.

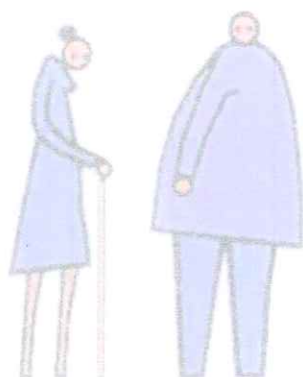
Actuellement se renforce la valorisation de la ville et de ses aménagements et se développe une réflexion visant à mieux partager les espaces (Une voirie pour tous). L'amélioration de l'accessibilité de la voirie aux personnes à mobilité réduite doit permettre des réalisations qui concilient au mieux les intérêts et le confort de tous les usagers.

Un engagement des responsables de voirie



Toutes les dispositions du décret n° 2006-1658 sont applicables en agglomération. Hors agglomération, les dispositions concernent le stationnement, les emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun et les postes d'appel d'urgence.

Au-delà de l'application des nouvelles dispositions réglementaires, la parution de ces textes réitère la **nécessité d'avoir une approche permanente et globale de l'accessibilité de la ville aux personnes à mobilité réduite.**



Le travail sur l'existant pour repérer les points à risque et pour adopter une politique pour le long terme est imposé par les nouveaux textes. Le dialogue avec les associations de personnes handicapées concernées doit donc, plus que jamais, être poursuivi.

Principaux textes législatifs et réglementaires concernant l'accessibilité de la ville aux personnes handicapées

Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
Décrets 2006-1657 et 2006-1656 du 21 décembre 2006 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
Arrêté d'application du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
Décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 relatif à l'accessibilité des installations ouvertes au public existantes et à l'adaptation des services de transport public (art. 4 et titre (I) maintenus par le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006)

Normes

- NF P98-351/cheminements – insertion des personnes handicapées – éveil de vigilance/février 1989
- Norme S 32-002 (2004) Acoustique – insertion des personnes handicapées – répétition sonore des feux de circulation à l'usage des non-voyants ou des malvoyants

Bibliographie

Louis-Pierre Grosbois, *Handicap et construction*, éditions Le Moniteur, 5^e édition, novembre 1999
Jean-François Hughes, *Déficiences visuelles et urbanisme*, éditions Jacques Lacroix, janvier 1989
Marc Renard, *Les sourds dans la ville*, Fondation de France, 2^e édition, juillet 1999
Cheminements - insertion des personnes handicapées - cheminement piétonnier urbain, Fascicule de documentation, février 1988, p. 98-350
Bus et points d'arrêt accessibles à tous - guide méthodologique, Dossier Certu, 2001 et Additif 2007
Handicaps et ville, Classeurs de Techni Cités, 2005 + mises à jour 2006 et 2007

Document réalisé par le Certu, le CETE de l'Est et la direction générale des Routes

Édition juillet 2008



Impression : Imprimerie Cusir
tel. 04 74 28 44 31

Contacts au ministère

• Délégue ministérielle à l'Accessibilité

tel. 01 40 81 21 22

• Direction générale des Routes, sous-direction

Gestion du réseau

tel. 01 40 81 21 22

• Certu, département Sécurité

Voie, Espace public

www.certu.fr

tél. 04 72 74 58 00



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

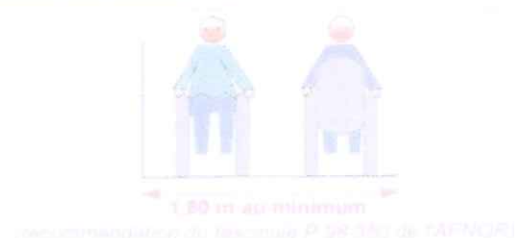
■ Sol

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

◆ 1,40 m minimum libre de tout obstacle



◆ 1,20 m si aucun mur ou obstacle de part et d'autre du cheminement



■ Largeur

Largeur suffisante

◆ Trous et fentes < 2 cm

◆ Cheminement le plus ouvert
Cheminement le plus direct et le plus court

◆ Possibilité d'utiliser les couleurs et les différences de revêtement de sol pour faciliter le repérage par les déficients visuels

◆ Poteaux d'appui rectangulaires, hauteur 0,70 m
Avec 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 à 5 % maximum

◆ Si impossibilité technique
pentes tolérées: 6 % maximum sur 2 m
12 % maximum sur 0,50 m

◆ Pallas 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 0,80 m de hauteur sur tout 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

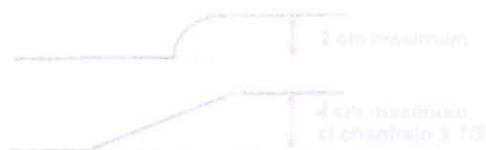
➤ 2 % max si éventuellement courant



⬢ 1 % de dévers est préférable

■ Ressauts

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



⬢ Chenillés si ne peut être évité

➤ 2,50 m minimum entre 2 ressauts au/à l'opposé

➤ "pas d'âne" interdits

■ Traversée de chaussée

Bataux (abaissés) de trottoir

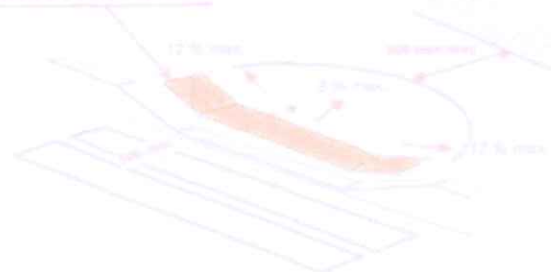
Bande d'éveil de vigilance conforme

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

➤ Mise en œuvre de la bande d'éveil de vigilance (BEV) conforme à la norme NF P99-351 pour signaler le point abaissé des bordures de trottoir au droit des traversées de chaussée matérialisées :

- 0,30 m du bord du trottoir
- sur toute la largeur de l'abaissement de la bordure de trottoir, pente comprise jusqu'à une hauteur de voir minimum de 8 cm

largeur de BEV selon la norme



■ Passage piéton

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

➤ Marquage conforme à l'arrêté du 18 février 1985 et à l'article 123 de l'ISBT (le picto, contraste visuel entre chaussée et marquage) (annexes 1)

➤ Contraste tactile sur la chaussée pour repérer le passage ou ses limites ou tout autre dispositif équivalent de même efficacité

⬢ Zone de possibilité d'utiliser les bandes pointillées pour signaler des aménagements de traversées : chaussée abaissée, 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

➤ Complété par un dispositif sonore ou tactile conforme à l'arrêté du 21 juin 1981 et à l'article 119.2 de l'ISBT de partie

➤ Conforme aux normes en vigueur NF P432-002

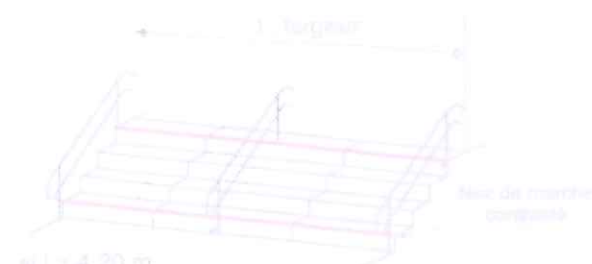
➤ Hauteur des commandes entre 0,80 m et 1,30 m (si elles existent)

⬢ Dispositif CERTU Reproductible de feux piétons pour personnes aveugles et malvoyantes

ESCALIERS

➤ Escaliers (sauf escaliers mécaniques)

- largeur :
 - 1,20 m et au moins sur du chaque côté
 - 1,30 m et au moins d'un côté
 - 1,40 m entre 2 murs
- marches :
 - hauteur maximale : 16 cm
 - gras minimum : 20 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



si $l > 4,20$ m

Main courante intermédiaire

- Hauteur maximale de la main courante : 0,80 m au-dessus du nez de la marche
- Une main courante à une hauteur intermédiaire entre les personnes de petite taille
- Nez de marche saillant ou à contre-cote à 45°/90°

➤ nez de première et dernière marche avec un dispositif contrastant, largeur min : 5 cm (annexe 1)

EQUIPEMENT

■ Bornes et poteaux

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

➤ 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 1,30 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-feux à moins de 2,20 m de hauteur doivent être rattachés à l'appui du porte-à-feux par un élément bas installé au maximum à 0,40 m du sol ou par une surpalanque au sol d'au moins 3 cm. Dispositif d'éclairage non éblouissant (annexe 2)

➤ Absence de déflexion des bornes et poteaux (annexe 3)

➤ Cheminement avec passage sélectif doit permettre le passage d'un faucon roulant de gabarit 0,80 m x 1,30 m

➤ Informations compréhensibles, lues en position debout et assise

➤ Hauteur des contrastés entre 0,30 m et 1,30 m
Espace d'usage devant l'équipement : 0,80 m x 1,30 m

➤ Signalisation des équipements par des technologies, en particulier les escaliers

➤ Informations visuelles peuvent être doublées par un signal sonore



➤ Autres types de mobiliers urbains

- Toilettes publiques adaptées (voir annexe 4) et autres équipements urbains adaptés (voir annexe 5)
- Aires de jeu pour enfants (voir annexe 6)
- Bornes de recharge (voir annexe 7)
- (NF P46-470)

■ Signalétique et information

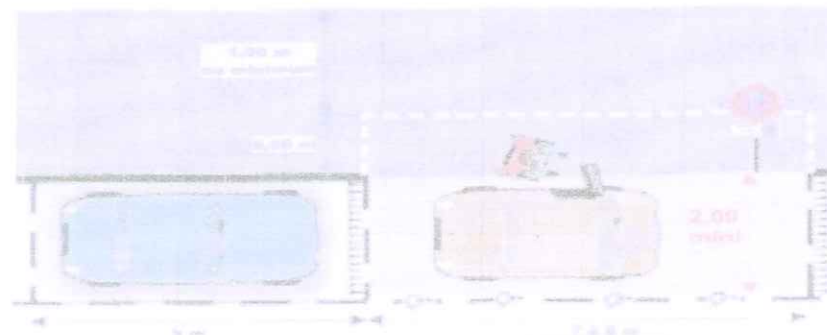
Accessible aux personnes handicapées



- Largeur $\geq 3,30$ m
- Pentes et dévers $\leq 2 \%$
- Cheminement accessible jusqu'au trottoir sans emprunter la chaussée largeur de 0,80 m
- Rue à sens unique : Stationnement à gauche de plat-pied ; emplacement réduit à 2 m si exposé sur trottoir de largeur 0,80 m dégagé de tout obstacle
- Signalisation verticale et horizontale conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (arrêté du 7 juin 1977 modifié)
- Répartition homogène sur la zone de stationnement
- Parcimètre ou horodateur visible en toute position hauteur entre 0,80 m et 1,30 m

- ⊖ 1 à 5 m est la longueur recommandée pour le stationnement longitudinal
- ⊖ L'aménagement de places de stationnement réservées doit toujours faire l'objet d'un vote municipal

Stationnement longitudinal de plat-pied à gauche de la chaussée

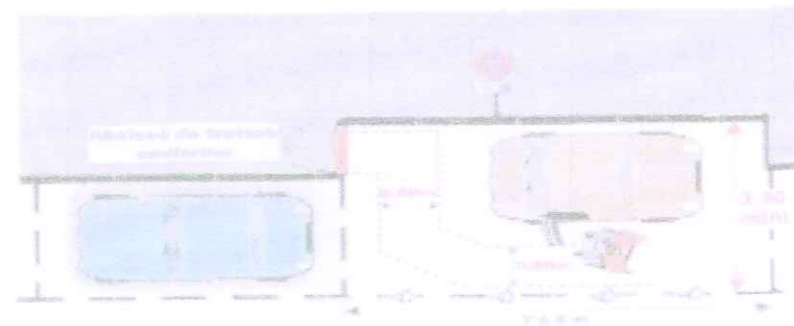


Panneau R6d
+
panneau M6h
+
marquage au sol
photogramme blanc
sur les limites



Photogramme réservé
article 119 du
décret n° 1033 du 10/03/70
Le long de l'emplacement
Le symbole
à 40 cm x 1,80 m
ou
à 25 cm x 1,30 m

Stationnement longitudinal à droite de la chaussée



- Délivrance d'un retour d'informations pouvant être reçu et interprété par une personne handicapée
- Conforme à la norme NF P99-254

- ⊖ Signal visible pour activer le récepteur de l'appel
- ⊖ Mise en conformité d'un PA27. Tous possibles : Infrastructure existante, le décret a appliqué de plus droit l'implantation et extension du réseau sur route existante rendue accessible pour répondre aux impossibilités techniques. Le matériel installé doit être conforme à la nouvelle réglementation d'accessibilité.

EMPLACEMENT D'ARRÊT DES VÉHICULES 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

- ◆ 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 et cheminement piéton non accessible, côté cadre bâti
- ◆ Aire de rotation fauteuil : diam. 1,50 m
En urbain, sauf impossibilités, 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 (annexé 1)
- ◆ Pour le transport guidé :
Hauteur quai > 25 cm équipé de bandes d'éveil de vigilance sur toute la longueur (NF P98-351)

- ◆ Guide CACTU
L'ab-àis et leurs points d'arrêt accessibles à tous
- ◆ L'implémentation de BSV performante 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 cohérence avec celles des gares (article 11 de l'arrêt 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

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: contrastes de luminance de 0,70 à la mise en œuvre; 0,40 à maintenir de manière durable

Cas objet plus lumineux: contrastes de luminance de 1,3 à la mise en œuvre; 0,8 à maintenir de manière durable

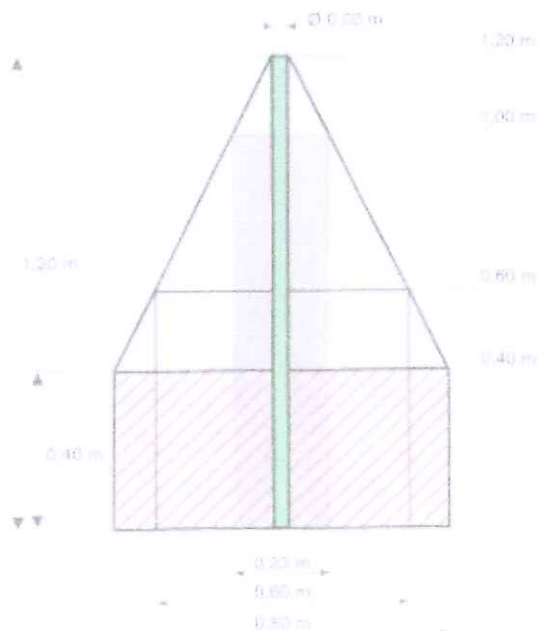
Possibilité de créer ce contraste avec des couleurs ou des matériaux différents

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'œil ne doivent pas être éblouissants

Annexe 3: Absaque de détection d'obstacle bas

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



● Contraste visuel

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

$$C = \frac{|L_{\text{objet}} - L_{\text{environnement}}|}{L_{\text{environnement}}}$$

● Éclairage des cheminements

Les installations d'éclairage sont encadrées par la norme NF EN12201 qui définit des performances visuelles à maintenir dans le temps
niveau lumineux et uniformité suffisante, en particulier

● Exemples d'utilisation de l'abaque:

- Massif bas de hauteur 0,40 m, largeur minimale de l'embase 0,80 m
- Borne de hauteur 0,60 m, largeur minimale de 0,60 m
- Poteau de hauteur 1,00 m, largeur minimale de 0,25 m
- Poteau de hauteur 1,20 m, diamètre minimum de 0,08 m

LES PERSONNES EN SITUATION de HANDICAP

Les personnes avec un handicap moteur se déplaçant seules en fauteuil roulant.

- * obstacles et problèmes des utilisateurs de fauteuil roulant :
 - se déplacer sur les sols meubles, glissants et inégaux ;
 - franchir des obstacles et dénivelés (marches, pentes...)
 - franchir des passages étroits ;
 - atteindre certaines hauteurs
 - saisir, utiliser des objets, des équipements
 - voir à certaines hauteurs.



Les personnes avec un handicap sensoriel.

- * obstacles et problèmes pour les personnes aveugles ou malvoyants :
 - voir (comprendre) les « grandes formes »,
 - lire ce qui est « écrit fin »,
 - déchiffrer la signalisation,
 - se repérer dans l'espace,
 - s'orienter,
 - se déplacer en sécurité (obstacles, autres usagers à pied, en deux roues, en voitures).
- * obstacles et problèmes des personnes sourdes et malentendantes :
 - les informations écrites et visuelles,
 - les informations auditives et la qualité acoustique



Les personnes ayant des difficultés motrices.

- * obstacles et problèmes physiques
- se déplacer sur des sols peu ou pas praticables ou encombrés d'obstacles.
- se déplacer sur de longues distances sans pouvoir se reposer.
- se déplacer rapidement,
- franchir sans appui des marches ou des dénivelés,
- franchir sans appui les passages étroits,
- rester debout longtemps.

Les personnes ayant des difficultés de compréhension.

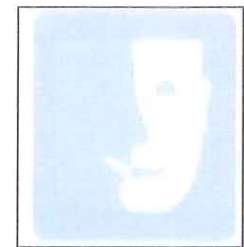
- * obstacles et problèmes des personnes ayant une incapacité cognitive.
- comprendre la signalétique
- mémoriser un itinéraire,
- se repérer dans l'espace.

Les personnes ayant des incapacités cardio-respiratoires

- * obstacles et problèmes pour ces usagers
- se déplacer sur de longues distances sans pouvoir se reposer,
- franchir des dénivelés sans pouvoir se reposer,
- rester debout longtemps ;

Les enfants

- * obstacles et problèmes à prendre en compte.
- se déplacer sur de longues distances,
- rester debout,
- atteindre certaines hauteurs
- percevoir la vitesse d'un véhicule,
- lire ou comprendre des informations complexes.



Les personnes âgées ou fatigables

- * obstacles et problèmes à prendre en compte
 - difficultés motrices
 - réduction des capacités visuelles et de mémorisation,
 - une moindre adaptation aux variations climatiques.



Motrice



Visuel



Auditif



Mental / Psychiques

LA MISSION de la COMMISSION COMMUNALE

- * - Conduire un audit « accessibilité » des lieux publics et de la voirie du périmètre urbain.
- * - Préparer les recommandations visant à améliorer ou à éliminer les barrières environnementales recensées, permettant à la commune de Ponts de respecter le plan de mise en accessibilité imposé par la loi.

EVALUER L'ACCESSIBILITE DES LIEUX ET ESPACES PUBLICS

L'objectif principal de cette évaluation est d'observer la conformité ou non des accès aux établissements recevant du Public (ERP) ainsi qu'aux cheminements destinés à relier entre eux les lieux les plus fréquentés.

La commission communale chargée de l'évaluation établira un diagnostic complet comportant 4 étapes :

- * La première réunion de la commission s'est déroulée courant juin 2010 (ERP).
- * La seconde a eu lieu le 21 septembre 2010 concernant plus particulièrement les déplacements.
 - le mesurage (prise de l'espace géométrique, de photographies ainsi que la liste de barrières environnementales.
 - l'analyse des données arpentage et des contraintes techniques, et la validation par un échantillon de volontaire,
 - la publication de l'information
 - le suivi (les recommandations, les priorités, le calendrier d'action)

A la suite de ce diagnostic, un calendrier d'actions sera établi.

Seront successivement étudiés :

- Les lieux publics (la voirie, les aires de stationnement, les rues et lieux prioritaires.)
- Les abords immédiats des bâtiments communaux de la commune (la mairie, la salle socioculturelle, la salle de convivialité, l'accès aux toilettes publiques.)
- Les espaces intérieurs des bâtiments communaux (accessibilité aux parties communes, hall d'entrée et portes).

Seront examinés :

- la nature du sol,
- Les dévers,
- Le ressaut
- Les passages piétons,
- Les trottoirs bateaux,
- La pente et/ou rampe et les paliers de repos,
- Les portes d'entrée des bâtiments
- La circulation dans les couloirs,
- L'accès aux toilettes

**MOBILISER LES PERSONNES RESSOURCES
POUR VALIDER LES PARCOURS D'ACCES**

MOBILISER

Les différentes définitions du handicap dans la loi du 11 février 2005, précisent la place de la personne handicapée, le but étant de sensibiliser la population et de créer une culture du handicap.

Ainsi, les personnes en situation de handicap volontaires seront mobilisées et mise en situation afin de mieux appréhender et analyser leur vécu de la situation et leurs « performances », c'est-à-dire la traduction de ce qu'elles sont réellement capables de faire dans leur environnement.

Ces personnes représentatives de chaque type de handicap, seront également sollicitées pour valider les parcours d'accès.

Leur analyse sur les lieux ne traduira que mieux la réalité quotidienne que vivent des personnes confrontées à des barrières environnementales et architecturales.

PRESENTATION DU CONTEXTE COMMUNAL

I - Situation géographique.

La commune de Ponts est située au sud-ouest du département de la Manche, à la péri-urbanité de la ville d'Avranches. Elle est traversée depuis 2003 par l'autoroute A 84 dont la réalisation a marqué fortement le territoire.

Depuis 1993, la commune est membre de la communauté de communes du canton d'Avranches.

Le territoire communal s'étend sur 679 hectares et s'inscrit dans un paysage légèrement vallonné qui encadrent les reliefs élevés des massifs granitiques et schisteux voisins de Carolles et d'Avranches.

Pour ce qui est du relief, la topographie est marquée par la présence de la vallée de la Sée et celle de la Guérinette.

La commune de Ponts est composée :

- d'un centre bourg éclaté où les constructions à caractère commercial et artisanal cohabitent avec l'habitat ancien et récent,
- de nombreux hameaux dispersés sur l'ensemble du territoire.

II - Démographie

Lors du dernier recensement INSEE (2006), la population de Ponts s'élevait à 537 habitants pour 443 en 1999 et 398 en 1968.

La population de la commune a donc fortement augmenté depuis 1962 puisqu'elle a gagné 190 habitants soit une croissance de 54,8 %.

Les chiffres du recensement INSEE 2006 soulignent une forte évolution depuis 1999 avec 94 habitants supplémentaires sur la période et un taux de variation annuel de 2,8 % lié en partie au solde migratoire. Malgré l'évolution constatée, on note un vieillissement de la population, au profit des classes d'âge au-delà de 40 ans.

De plus, la commune de Ponts envisage la création de d'une « résidence seniors » dans le secteur de la Ménardière.

Aujourd'hui la population Pontoise est estimée à environ 600 habitants.

III - Urbanisme

L'urbanisation s'est développée dans l'extrême sud de la commune, dans le prolongement des faubourgs Saint Etienne et du bourg-Robert situés sur le territoire de la ville d'Avranches. Les voies de communication ont joué un rôle moteur dans le développement urbain, ancien et actuel, qui s'est établi autour des axes majeurs de circulation de la commune, la route départementale n°7 pour le secteur de la Chaussée et la route départementale n° 911 pour le bourg Robert.

Le patrimoine bâti de la commune se décline par une typologie variée liée aux différentes époques de construction. Cependant, on relève un élément dominant pour le bâti ancien, la forte présence de pierre.

IV - Economie

La commune intègre le bassin d'emploi d'Avranches - Granville. Cette zone est la plus attractive de Normandie et c'est le seul bassin d'emploi à afficher une dynamique industrielle positive.

Depuis 1999, les zones d'activités se sont développées à Ponts rendant la commune plus attractive sur le plan de l'emploi. Dans le cadre du plan local d'urbanisme, 21 hectares ont été réservés aux activités artisanales, industrielles et commerciales dans les secteurs d'Aubigny et de Maudon.

V - Patrimoine paysager.

Les vallées de la sée et de ses affluents plus ou moins encaissés constituent des ruptures géographiques dans le paysage. La diversité des unités paysagères, toutes à caractère bocager plus ou moins dense, confère à l'ensemble de la commune une qualité paysagère remarquable.

VI - Les équipements d'infrastructure.

La commune est desservie du Nord au Sud par la route départementale n° 7 qui constitue l'axe principal de circulation de la commune et a fait l'objet de travaux de sécurisation pour les riverains et les usagers. En effet, le tracé rectiligne de cette voie, dont la pente est de 4 %, favorise la vitesse alors que celle-ci dessert la zone d'activités de Maudon et les parcs de stationnement au droit du cimetière.

Les routes départementales n° 175 et 911 constituent des axes de moindre importance.

Au-delà de ses axes de desserte locale, la commune est traversée par un axe majeur, l'autoroute A 84 à laquelle elle est reliée par un échangeur et des bretelles de raccordement.

L'ensemble de ses équipements structurants va contribuer à faire de Ponts un nœud routier important.

VII - Accidentologie

Au cours de l'année 2005, la commune de Ponts a lancé une étude concernant la réhabilitation de l'axe principal de circulation de la route départementale n°7 en agglomération.

L'étude a permis de mieux cerner les difficultés de circulation et ainsi de proposer des mesures obligeant les usagers de la route à ralentir et à prendre en compte les nouveaux aménagements routiers.

Aujourd'hui, l'ensemble de la traverse est réalisée. Elle permet aux usagers de la route et aux riverains de circuler avec une sécurité réellement améliorée.

L'accidentologie sur le territoire communal depuis 2007 à juin 2010 ci-après, les différents accidents corporels enregistrés par la gendarmerie d'Avranches.

Dates et heures	Lieux dits	Circonstances de l'accident
04/11/2007 à 16 h 30 m	Au niveau de l'échangeur n° 36	Accident entre une moto et un véhicule léger.
16/05/2008 à 12 h 30 m	Le bourg Robert - Carrefour RD 7e x RD n° 911	Accident entre un cyclo et un véhicule léger.
14/10/2008 à 19 h 15 m	Voie communale « La Fosse Cordon »	Perte de contrôle d'un véhicule léger.
14/11/2009 à 10 h 00	Route départementale n° 458 « La cordonnière »	Perte de contrôle d'un véhicule léger.

Depuis le mois de septembre 2010, la commune a fait établir sur la route départementale n° 911, au lieu dit « La Ménardière », une série d'analyses de vitesse des véhicules légers et lourds, ainsi qu'un diagramme du nombre de véhicules sur 24 heures.

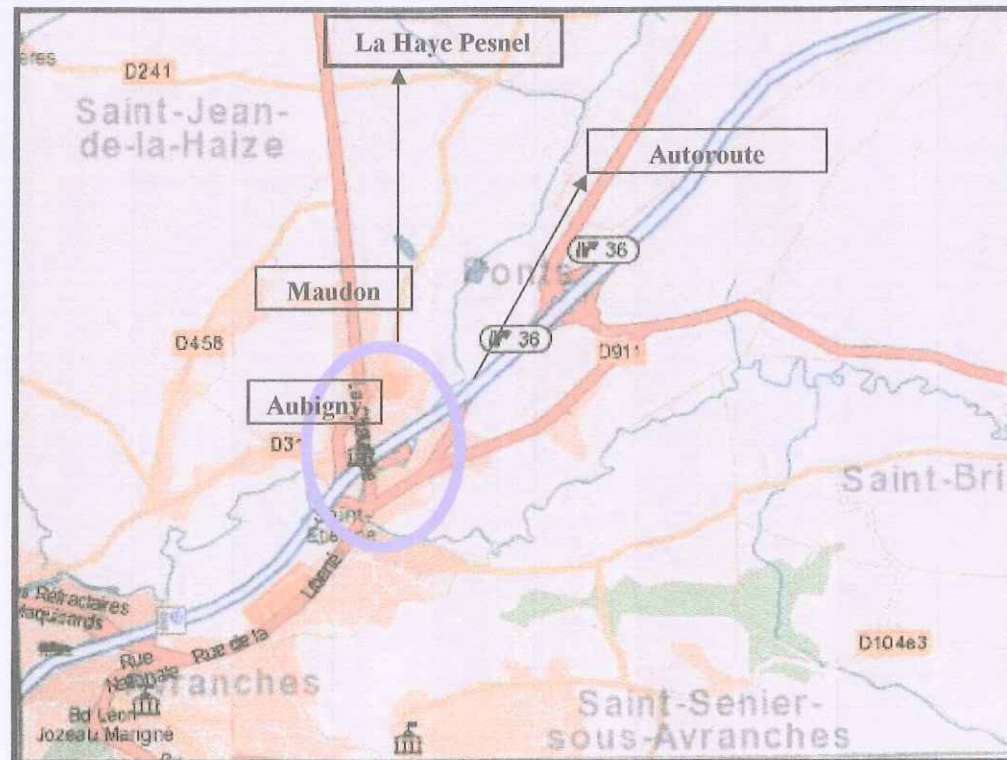
L'ensemble de ces données permettront de mener une réflexion dans ce secteur et à terme d'améliorer les conditions de circulation routière des usagers et riverains.

LE PERIMETRE D'ETUDE APPROPRIE

Le conseil municipal a défini comme périmètre d'étude approprié pour réaliser un diagnostic d'accessibilité les secteurs suivants :

- la mairie, les salles de convivialité et socioculturelle ainsi que les abords et parcs de stationnement.
- la traversée de l'agglomération par la route départementale n° 7 depuis le centre administratif jusqu'au secteur de Maudon en direction de la Haye Pesnel.
- la voie communale de la Fosse cordon depuis le rond point de la Chaussée jusqu'au lotissement de la Source. Cette route transversale prendra en compte les lotissements des Ormes, La Fosse Cordon, Les Pommiers ainsi qu'une partie de la route départementale n° 7e menant au bourg Robert.

(L'étude de cette voie communale prendra effet à partir de l'année 2011)



LIEUX ET ACTIONS PRIORITAIRES (Etat des lieux rue par rue)

La réalisation d'un état des lieux à pour objectif de prendre en compte les points des espaces publics et de la voirie présents sur le territoire de la commune de Ponts au travers de méthodes et d'indicateurs partagés et validés par l'ensemble des partenaires.

Les points de difficultés « d'accessibilité » constituent des situations de handicap qui peuvent concerner de nombreux autres usagers. La recherche de solutions doit être réalisée dans une préoccupation d'amélioration de la qualité d'usage de l'environnement urbain du cœur de bourg de la collectivité de Ponts.

L'élaboration du plan d'actions concerne l'identification des priorités d'action à mener, à court, moyen et long terme, en fonction des critères discutés et validés, permettant de rendre accessible l'ensemble de la circulation piétonne et aires de stationnement présentes sur le territoire communal.

Une estimation prévisionnelle des travaux à réaliser accompagnera le tableau de restitution de l'état des lieux.

Accessibilité des Etablissements recevant du Public (ERP)

Dans le cadre de la loi Accessibilité des handicapés du 11 février 2005, impose un diagnostic d'accessibilité pour tous les ERP.

Définition d'un ERP (article R 123-2 du code de la construction et de l'habitat)

* —> constitue un établissement recevant du public tout bâtiment, local et enceinte dans lequel sont admises, soit librement, soit moyennant une rétribution ou une participation quelconque, ou dans lequel sont tenues des réunions ouvertes à tout venant ou sur invitation, payantes ou non.

* —> sont considérées comme faisant partie du public toutes les personnes admises dans l'établissement à quelque titre que ce soit en plus du personnel.

Classification

* Les établissements recevant du public sont classés en cinq catégories, selon l'effectif du public pouvant y accéder :

- 1ère catégorie : au dessus de 1 500 personnes
- 2ème catégorie : de 701 à 1500 personnes
- 3ème catégorie : de 301 à 700 personnes
- 4ème catégorie : 300 personnes et au dessous, à l'exception des Établissements compris dans le 5ème catégorie

- 5ème catégorie : (article R 123-14) au dessous de 300 personnes et dans lesquels l'effectif du public n'atteint pas le chiffre maximum fixé par le règlement de sécurité pour chaque type d'exploitation

Pour les ERP de la 1ère et à la 5ème catégorie, ce diagnostic, qui doit être réalisé **avant le 1er janvier 2011**, inclut l'estimation des travaux de mise en accessibilité. Lesquels travaux seront exécutés avant le **1er janvier 2015**

Pour les ERP de 5ème catégorie, les travaux seront à effectuer **avant le 1er janvier 2015**, pour une partie seulement des établissements en tenant compte que certaines exigences réglementaires pourront être fournies par des moyens de substitution. Des arrêtés préciseront les modalités.