

ELABORATION D'UN PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE  
DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS

VILLE DE  
SAINT-SULPICE-LA-POINTE  
RAPPORT DE SYNTHESE ET DE  
PROGRAMMATION

**VISITES EFFECTUEES EN JUIN 2022**



## SOMMAIRE

1 - CONTEXTE	3
2 - RUES DIAGNOSTIQUEES	4
3 - METHODOLOGIE DE DIAGNOSTIC	7
4 - RESULTATS DU PERIMETRE ETUDIE	12

# 1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) devait être établi dans les 3 ans suivant la publication du décret n°2006-1658, soit avant le 21 décembre 2009.

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.

Ces dispositions doivent être conformes aux prescriptions techniques de l'arrêté du 15 janvier 2007. Il doit mettre en évidence des chaînes de déplacement permettant d'assurer la continuité du cheminement accessible entre les différents secteurs de la commune (équipements, commerces, espaces publics...).

Son élaboration doit être effectuée en concertation avec les acteurs locaux, en particulier les associations implantées localement de personnes handicapées.

Il est décliné au sein d'un plan d'actions, hiérarchisant les propositions d'aménagement et précisant les conditions de réalisation.

Les principales échéances en matière d'accessibilité sont indiquées dans le tableau ci-après :

DOMAINE	CONSTRUCTION ET RENOVATION	EXISTANT	OBLIGATION DE DIAGNOSTIC
ERP 	Nouveaux textes <b>01-01-2007</b>	Mise en accessibilité Catégories 1 à 5 <b>01-01-2015</b>	<b>Catégories 1 et 2 (ou 1 à 4 si appartenant à l'Etat) 01-01-2010 Catégories 3 et 4 01-01-2011</b>
VOIRIE 	Nouveaux textes <b>07-2007</b>	Cohérence de la chaîne du déplacement Planification prévue dans le PAVE	<b>PAVE 23-12-2009</b>
TRANSPORTS 	Cf. textes ERP et Voirie + textes matériel roulant	Mise en accessibilité <b>12-02-2015</b>	<b>12-02-2008</b>
LIEUX DE TRAVAIL 	Nouveaux textes <b>23-04-2010</b>	En cas de travaux significatifs	
LOGEMENTS 	Nouveaux textes <b>01-01-2007</b>	En cas de travaux significatifs	

La VILLE DE SAINT-SULPICE-LA-POINTE a souhaité confier à ACCESMETRIE le soin de réaliser les diagnostics préalablement à l'élaboration du PAVE.

## Définition d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)

- Qui ?
  - ❖ Commune ou EPCI
- Pourquoi ?
  - ❖ Conditions et délais de réalisation des travaux de mise en accessibilité de la voirie

### Comment élaborer un PAVE

- ❖ Afficher la décision d'élaborer un PAVE : 1 mois en mairie
- ❖ Informer la Commission Communale pour l'accessibilité
- ❖ Demander avis auprès des gestionnaires de voirie (non communales)
- ❖ Approbation du PAVE par délibération du conseil municipal

### Contenu d'un PAVE

- ❖ Déterminer un périmètre cohérent : lors de la réalisation d'un pré diagnostic
- ❖ Evaluer le degré d'accessibilité des voies et stationnements retenus dans le périmètre (=diagnostic)
- ❖ Déterminer les solutions possibles et réalisables pour rendre accessibles les voies et stationnement
- ❖ Proposer un plan d'actions de réalisations des mesures possibles (délais)
- ❖ Préciser la périodicité de son évaluation et les modalités de révision

### Mise en œuvre du PAVE

- ❖ Tous travaux sur voie ouverte à la circulation publique : prise en compte des dispositions de l'arrêté du 15 Janvier 2007 pour une mise en accessibilité (même si la voie n'a pas été priorisée)
- ❖ Commune non gestionnaire de la voirie : possibilité d'effectuer des travaux mais obligation d'obtenir une permission de voirie
- ❖ Impossibilité technique de faire : la commune (pour les voies où elle est gestionnaire) doit solliciter l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité / demande envoyée au préfet pour obtention de la dérogation (avis justifié)
- ❖ Pas de retour de la CCDSA dans un délai de 2 mois : avis favorable

# 1. RUES DIAGNOSTIQUES

Au préalable des visites sur le terrain, Accèsmétrie a organisé avec les services de l'urbanisme et de la voirie une réunion pour établir un périmètre dans lequel seraient intégrées un certain nombre de rue. L'objectif étant de sélectionner de la voirie qui a vocation à être des cheminements piétons et sur lesquels il est envisageable de réaliser des travaux.

Pour rappel, la collectivité a l'obligation de planifier la mise en accessibilité de sa voirie au fur et à mesure des projets de voirie, en aucun cas il est demandé (comme sur les ERP) une mise en accessibilité à une date butoir.

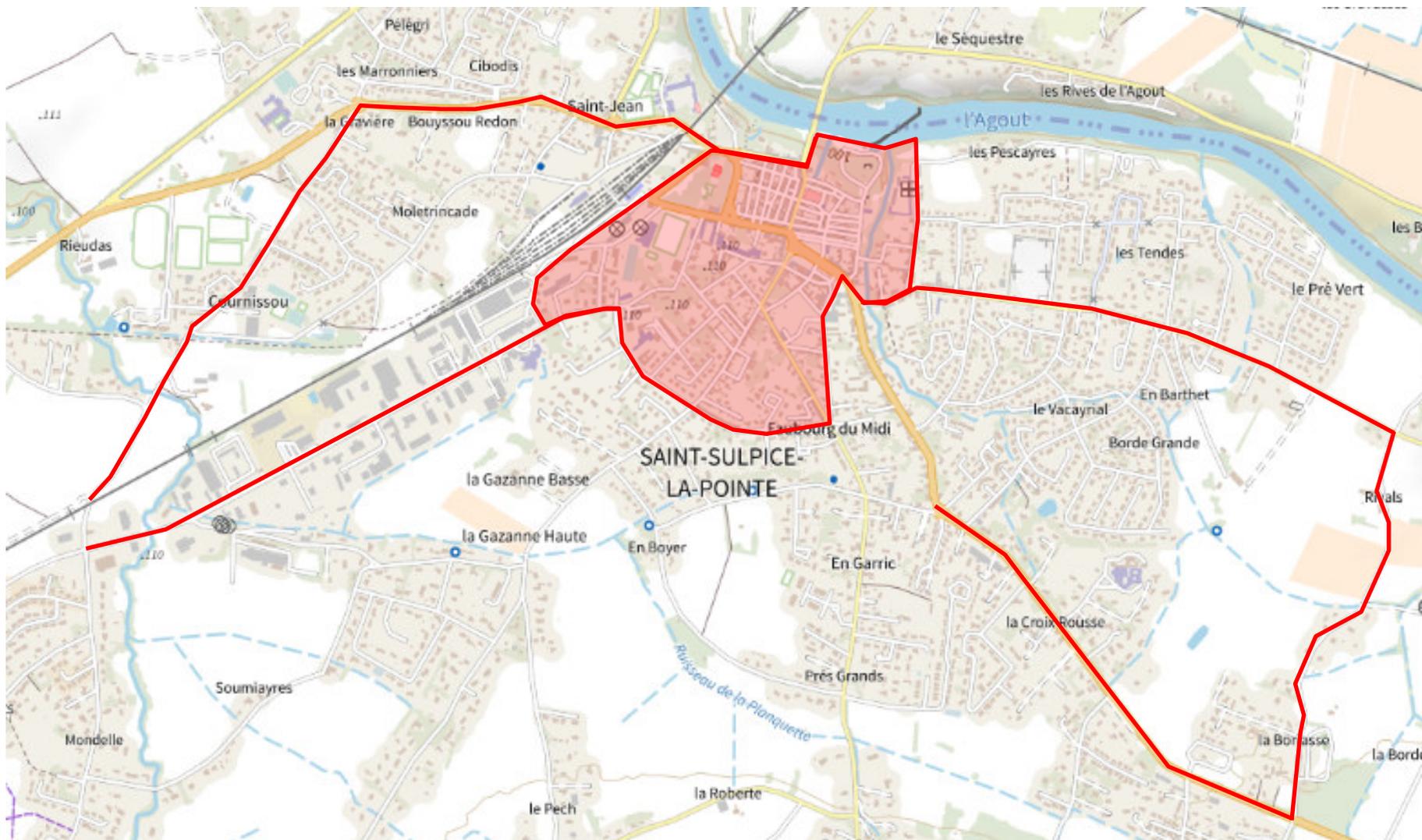
En concertation avec la ville de SAINT-SULPICE-LA-POINTE, voici ci-dessous la liste des rues faisant l'objet d'un diagnostic accessibilité. Le diagnostic a été réalisé au regard de la réglementation en vigueur et s'appuie sur les textes réglementaires suivants : décret du 19 décembre 2006 et arrêté du 15 janvier 2007. En aucun cas, Accèsmétrie n'a relevé et inscrit dans le diagnostic des obstacles relevant de la qualité d'usage. Néanmoins, lorsque la ville de SAINT-SULPICE-LA-POINTE décidera de réaliser des travaux de voirie, elle prendra en compte les obstacles énumérés dans le diagnostic mais pourra également intégrer des aspects non réglementaires qui participe une qualité d'usage des cheminements en lien avec les usagers de la commune.

## Liste des rues diagnostiquées (66 au total)

<b>Avenue Albert Camus</b>
<b>Avenue Auguste Milhes</b>
<b>Avenue Charles de Gaulle - Place Sout</b>
<b>Avenue des Terres Noires</b>
<b>Avenue Pasteur - Faubourg St Marc</b>
<b>Avenue Rhin et Danube</b>
<b>Avenue Vialas</b>
<b>Avenue Yves Bongars</b>
<b>Chemin de la Messale</b>
<b>Chemin de la Planquette</b>
<b>Chemin de Tapie</b>
<b>Chemin des Pescayres</b>
<b>Chemin du camping</b>
<b>Faubourg de la Planquette</b>
<b>Faubourg de Plaisance</b>
<b>Faubourg du Midi</b>
<b>Impasse Causse</b>
<b>Impasse de la Loubatière</b>
<b>Impasse du 8 mai 1945</b>
<b>Impasse Haroun Tazieff</b>
<b>Passage des Pescayres</b>
<b>Place de l'Eglise</b>
<b>Place Jeanne d'Arc</b>
<b>Route de Lavaur</b>
<b>Route de Montauban</b>
<b>Route de Saint-Lieux</b>
<b>Rue Armand Guibert</b>
<b>Rue Bartaud</b>
<b>Rue Barthelemy</b>
<b>Rue Bazert</b>
<b>Rue Charles Pontnau</b>

Rue de la Brèche
Rue de la Fontanelle
Rue de la Fusterie
Rue de la Loubatière
Rue de la Metge
Rue de la Reynie
Rue de l'Arçonnerie
Rue de Reims
Rue de Varsovie
Rue des jardins
Rue des Meuniers
Rue Dieche
Rue du 3 mars 1930
Rue du 8 mai 1945
Rue du Cantou
Rue du Capitaine Beaumont
Rue du Centre
Rue du Château
Rue du Couvent
Rue du Foyer
Rue Dumont d'Urville
Rue Edmond Cabie
Rue Françoise Poulet
Rue Izarie
Rue J.B. Picart
Rue Jasmin
Rue Lapérouse
Rue Laurens
Rue Marie Curie
Rue Miramon
Rue Mouriens
Rue Ouillac
Rue Pédauque
Rue Sicard d'Alaman
Rue Villelongue

## CARTE DU PERIMETRE



## 2. METHODOLOGIE DE DIAGNOSTIC

### a. Etude d'une rue : Relevés

Une rue est décomposée en six parties distinctes ou modules :

- **Trottoir de rue ou cheminement : pair et impair, côté sud et nord, côté immeuble et parking, etc.**
- **Traversée propre à la rue (les traversées qui permettent de passer d'un côté à l'autre de la rue uniquement)**
- **Escalier extérieur sur voirie**
- **Parking (si une place de stationnement réservée aux porteurs de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées existe dans la rue)**
- **Arrêts de bus de la rue**
- **Signalétique de la rue**

Dans le cas d'une rue couvrant une distance importante et/ou de typologies différentes, il est possible de fragmenter en plusieurs fonctions, par exemple si la topographie est totalement différente, ...

Une rue sera ainsi décrite à l'aide d'un ensemble de modules, parmi les six cités ci dessus, en fonction de la typologie de celle-ci.

### RESUMES DES CRITERES ANALISES AU TRAVERS DES MODULES

#### Etude d'un trottoir de rue ou cheminement :

On s'intéresse à cinq critères, regroupant plusieurs points réglementaires.

- **1 – Profil général du trottoir étudié**
  - Pente
  - Dévers
- **2 – Revêtement du sol**
  - Qualité du revêtement (dur, non glissant, etc)
  - Uniformité du revêtement
  - Ressauts
- **3 – Largeur du cheminement piéton**
  - Largeur du cheminement usuel
  - Largeur ponctuelle : on relève la présence éventuelle d'obstacles sur le trottoir pouvant réduire de façon ponctuelle la largeur de celui-ci et pouvant être critique, c'est-à-dire empêchant l'autonomie
- **4 – Mobilier urbain**
  - Bornes, poteaux, potelets
- **5 – Traversée non propre à la rue (parallèle au sens de déplacement)**
  - Bateau, marquage et bandes podotactiles
  - Feux sonores

### Etude des traversées propres à la rue

Pour chaque rue, les traversées existantes perpendiculaires à la circulation sont étudiées. On précise, si nécessaire, les préconisations afin de rendre la traversée en accord avec la réglementation et donc praticable pour les personnes à mobilité réduite. Les éventuels problèmes seront précisés par des photographies.

- **Traversées de chaussées et feux de signalisation**
  - Bateau, marquage et bandes podotactiles
  - Feux sonores

### Etude des escaliers extérieurs sur voirie

Les escaliers rencontrés seront analysés pour s'assurer de leur conformité tant pour les aspects dimensionnels que pour les équipements.

### Etude des places de stationnement réservées aux porteurs de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées de la rue

Les places de stationnement réservées pour les personnes à mobilité réduite sur les rues concernées sont notées et photographiées. Si celles-ci ne sont pas conformes, les points concernés sont notés.

### Etude des arrêts de bus de la rue

Les arrêts de bus rencontrés sur les rues concernées sont notés, analysés et photographiés.

Si ceux-ci ne sont pas conformes, les points concernés sont notés dans cette analyse, en revanche s'ils créaient un obstacle pour le cheminement sur le trottoir alors cela sera relevé dans l'étude du trottoir.

### Etude de la signalétique de la rue

La signalétique d'une rue doit comprendre un panneau annonçant le nom de la rue à chaque croisement. Si ce n'est pas le cas, un obstacle critique est relevé.

#### **b. Etude d'une rue : Fonction et indices d'accessibilité**

A partir des informations relevées, une fonction est créée pour chaque rue, permettant ainsi de relever les non-conformités et d'établir une notation de la rue, selon le code couleur suivant :

INDICE	TYPE D'ACCES	COULEUR
Entre 0 et 24%	Totalement inaccessible ou dangereux (absence de cheminement piéton, topographie)	Noir
Entre 25 et 49%	Inaccessible (rétrécissements, changements de niveaux à franchir)	Rouge
Entre 50 et 74%	Accessible accompagné (non-conformités ponctuelles franchissables ou praticables)	Bleu
Entre 75 et 100%	Accessible en autonomie	Vert

Au cours de l'audit, pour renseigner chaque module de base, les auditeurs mesurent précisément les dimensions et les caractéristiques des éléments concernés. Chaque fois que l'une de ces mesures laisse apparaître que l'accès ou l'utilisation pour les personnes handicapées est impossible, l'auditeur met en évidence le caractère « critique » de l'obstacle rencontré. Chaque obstacle critique est photographié.

Ainsi pour chaque zone étudiée, ACCESMETRIE fournit le détail de l'ensemble des obstacles rencontrés. Le rapport comprend une description de chaque obstacle, accompagnée d'une photographie.

Les obstacles sont repérés grâce au logigramme fonctionnel et à la photographie.

Les obstacles peuvent être de deux niveaux :

- L'obstacle peut être seulement critique il est noté « C » ou « OC ». L'obstacle est reconnu comme étant infranchissable pour une personne handicapée en autonomie. Cela entraîne une note nulle pour le module de base considéré.
- L'obstacle peut être disqualifiant, il est noté « D » ou « OD » : D'une part l'obstacle est reconnu comme étant infranchissable pour une PMR en autonomie, mais il empêche de plus l'accès au reste de la fonction. Cela entraîne une note nulle pour la fonction ou rue.

Les obstacles sont notés par un préfixe dépendant de leur nature, OC par exemple, suivit d'une numérotation correspondant à l'ordre dans lequel ils sont rencontrés dans le logigramme.

Exemple d'un calcul d'indice :

Avenue Rhin et Danube			
MODULE	ACCESSIBILITE	OBSTACLE	
<b>Fonction : Avenue Rhin et Danube - côté impair</b>			
V-TROT (VOIRIE TROTTOIR) - côté impair	0%	C1.1	C1.2 C1.3 C1.4
V-TRAV (VOIRIE TRAVERSEE) - Chemin de la Messale	0%	C2	
V-PRKG (VOIRIE PARKING) - PMR	0%	C3	
V-TRAV (VOIRIE TRAVERSEE) - Chemin de la Planquette	0%	C4	
V-TRAV (VOIRIE TRAVERSEE) - parking - Collège Pierre Suc	0%	C5	
	0%		
<b>Fonction : Avenue Rhin et Danube - côté pair</b>			
V-TROT (VOIRIE TROTTOIR) - côté pair	0%	C6.1	C6.2 C6.3 C6.4
V-PRKG (VOIRIE PARKING) - PMR	0%	C7	
V-TRAV (VOIRIE TRAVERSEE) - Avenue Vialas	0%	C8	
	0%		
<b>Fonction : Traversées piétonnes</b>			
V-TRAV (VOIRIE TRAVERSEE) - Face Chemin de la Planquette	0%	C9	
V-TRAV (VOIRIE TRAVERSEE) - proche rond-point	0%	C10	
V-TRAV (VOIRIE TRAVERSEE) - Face n°22	0%	C11	
V-TRAV (VOIRIE TRAVERSEE) - Face n°18	0%	C12	
V-TRAV (VOIRIE TRAVERSEE) - Face n°1	0%	C13	
V-TRAV (VOIRIE TRAVERSEE) - Face Vival	0%	C14	
	0%		
<b>Fonction : Arrêts de bus</b>			
V-BUS (VOIRIE ARRET DE BUS) - Parc Spénale (Le Sulpicien - côté pair)	0%	C15	
V-BUS (VOIRIE ARRET DE BUS) - St Sulpice (Lio - côté pair)	0%	C16	
	0%		
<b>NOTE GLOBALE DE CE SITE :</b>	<b>0%</b>		

c. Synthèse du périmètre

Pour l'ensemble du périmètre étudié, une fiche de synthèse globale donnera :

- Les grands points de la situation topographiques de la ville
- Son pourcentage de place de stationnement réservée
- L'analyse de ses arrêts de bus

#### d. Préconisations et chiffrages

Pour chaque rue, il est fourni le détail de l'ensemble des obstacles critiques rencontrés, accompagné de photographies.

Pour chaque obstacle critique relevé, une préconisation est conçue. Conformément aux textes réglementaires, la préconisation est une solution technique, fonctionnelle ou organisationnelle qui permet de résoudre la non-conformité. Cette préconisation doit être à la fois fiable et réaliste.

Les préconisations peuvent être de plusieurs natures. En voici les principaux types :

- Des **préconisations simples** (bouchage d'un nid de poule, déplacement d'un panneau de signalisation).
- Des **préconisations plus complexes** (rabaissment d'un trottoir, création d'une place de stationnement, etc.).
- Des **préconisations lourdes** qui nécessitent une étude préalable (création d'un trottoir, réaménagement d'une place, etc.) ou une **dérogation** (impossibilité technique ou préservation du patrimoine). Pour cette dernière catégorie, seul le principe est décrit. Il n'y a pas d'évaluation financière car elle risquerait d'être trop imprécise.

L'approche financière sera faite préconisations par préconisations.

Il ne s'agit pas de concevoir les dossiers projets des aménagements, mais plutôt d'indiquer au maître d'ouvrage une estimation globale des travaux par secteur, et de l'informer des montants pour une mise en accessibilité des cheminements de la commune (hors projets lourds nécessitant une étude préalable).

### 3. RESULTATS

Accèsmétrie a réalisé un relevé précis et conforme à la réglementation en vigueur (arrêté du 15 janvier 2007) pour chaque rue citée précédemment. Ce relevé très précis permet à la ville de SAINT-SULPICE-LA-POINTE de prendre en compte chacun des obstacles lorsqu'elle réalise des travaux sur la voirie.

Pour chaque rue, Accèsmétrie a transmis à la collectivité, une fiche de synthèse et des fiches de préconisations avec estimation financière de la résolution de l'obstacle. Cette fiche de synthèse par rue permet également d'avoir un indice d'accessibilité à l'origine et après travaux. Cet indice d'accessibilité est issu de la méthodologie Accèsmétrie présentée ci-dessus.

Les fiches de synthèse ainsi que les préconisations doivent être analysées et utilisées lorsque la rue est concernée par des travaux. En aucun cas, la collectivité doit établir une planification en tenant compte du détail de la préconisation.

Les rues diagnostiquées qui sont en cohérence les unes avec les autres dans la continuité d'un cheminement sont regroupées dans un seul et même secteur. Ce secteur a été validé par le service urbanisme de la ville.

Nous allons présenter dans ce secteur les problématiques, les obstacles récurrents, le nombre de place de stationnement réservée aux personnes handicapées, les établissements recevant du public desservis et les projets que l'on propose de manière globale pour que le secteur fonctionne correctement.

Nous présenterons également les indices d'accessibilité et le montant des préconisations. Comme noté précédemment dans la méthodologie de travail, seuls sont chiffrés les travaux qui ne sont pas structurels et qui ne nécessitent pas une étude par un bureau spécialisé.

Les montants de travaux proposés sont en € HT et ne prennent pas en compte les coûts de maîtrise d'œuvre, d'aléas et risques et d'études préalables. La faisabilité technique des solutions chiffrées proposées n'est pas vérifiée.

## Synthèse d'accessibilité globale

N°	Rue / Espace public	Accessibilité actuelle	Nombre d'obstacles critiques	Montant global des préconisations	Accessibilité après préconisations
1	Avenue Albert Camus	0%	8	101 210 €	100%
2	Avenue Auguste Milhes	0%	6	24 760 €	92%
3	Avenue Charles de Gaulle - Place Sout	11%	27	96 290 €	96%
4	Avenue des Terres Noires	5%	42	331 230 €	100%
5	Avenue Pasteur - Faubourg St Marc	0%	24	123 320 €	100%
6	Avenue Rhin et Danube	0%	22	103 730 €	100%
7	Avenue Vialas	0%	2	41 440 €	100%
8	Avenue Yves Bongars	0%	6	84 730 €	100%
9	Chemin de la Messale	10%	20	188 800 €	100%
10	Chemin de la Planquette	0%	13	128 910 €	100%
11	Chemin de Tapie	0%	11	99 990 €	100%
12	Chemin des Pescayres	0%	11	86 940 €	100%
13	Chemin du camping	0%	6	211 540 €	100%
14	Faubourg de la Planquette	17%	6	42 380 €	100%
15	Faubourg de Plaisance	0%	30	149 090 €	100%
16	Faubourg du Midi	0%	1	1 860 €	100%
17	Impasse Causse	0%	3	5 920 €	100%
18	Impasse de la Loubatière	0%	1	1 860 €	100%
19	Impasse du 8 mai 1945	0%	1	1 860 €	100%
20	Impasse Haroun Tazieff	50%	1	19 040 €	100%
21	Passage des Pescayres	0%	3	2 940 €	100%
22	Place de l'Eglise	33%	3	1 520 €	100%
23	Place Jeanne d'Arc	100%	0	0 €	100%
24	Route de Lavaur	4%	57	422 860 €	100%
25	Route de Montauban	6%	51	249 420 €	100%
26	Route de Saint-Lieux	0%	20	345 620 €	100%
27	Rue Armand Guibert	0%	1	1 860 €	100%
28	Rue Bartaud	0%	1	320 €	100%
29	Rue Barthelemy	0%	1	320 €	100%
30	Rue Bazert	0%	1	1 860 €	100%
31	Rue Charles Pontnau	0%	6	10 350 €	100%
32	Rue de la Brèche	0%	1	0 €	0%
33	Rue de la Fontanelle	0%	1	320 €	100%
34	Rue de la Fusterie	0%	1	0 €	0%
35	Rue de la Loubatière	8%	18	101 190 €	92%
36	Rue de la Metge	0%	5	90 880 €	100%
37	Rue de la Reynie	0%	7	3 340 €	100%
38	Rue de l'Arçonnerie	0%	2	2 180 €	100%
39	Rue de Reims	0%	2	1 920 €	100%
40	Rue de Varsovie	50%	2	6 590 €	100%
41	Rue des jardins	0%	1	0 €	100%
42	Rue des Meuniers	100%	0	0 €	100%

43	Rue Dieche	0%	1	320 €	100%
44	Rue du 3 mars 1930	17%	3	20 730 €	100%
45	Rue du 8 mai 1945	0%	3	39 470 €	100%
46	Rue du Cantou	0%	1	320 €	100%
47	Rue du Capitaine Beaumont	0%	24	388 170 €	100%
48	Rue du Centre	50%	3	1 920 €	100%
49	Rue du Château	0%	1	0 €	0%
50	Rue du Couvent	0%	5	3 520 €	100%
51	Rue du Foyer	0%	3	33 920 €	100%
52	Rue Dumont d'Urville	0%	1	1 860 €	100%
53	Rue Edmond Cabie	0%	8	5 120 €	87%
54	Rue Françoise Poulet	0%	5	7 680 €	67%
55	Rue Izarie	100%	0	0 €	100%
56	Rue J.B. Picart	0%	2	750 €	100%
57	Rue Jasmin	0%	2	33 600 €	100%
58	Rue Lapérouse	0%	3	49 550 €	100%
59	Rue Laurens	100%	0	0 €	100%
60	Rue Marie Curie	33%	3	15 850 €	100%
61	Rue Miramon	0%	2	640 €	100%
62	Rue Mouriens	0%	4	1 280 €	100%
63	Rue Ouillac	0%	2	26 880 €	100%
64	Rue Pédauque	0%	1	0 €	0%
65	Rue Sicard d'Alaman	0%	1	640 €	100%
66	Rue Villelongue	0%	2	640 €	100%
	<b>MOYENNE GLOBALE</b>	<b>11%</b>	<b>8</b>	<b>56 383 €</b>	<b>93%</b>
	<b>TOTAL</b>		<b>505</b>	<b>3 721 250 €</b>	