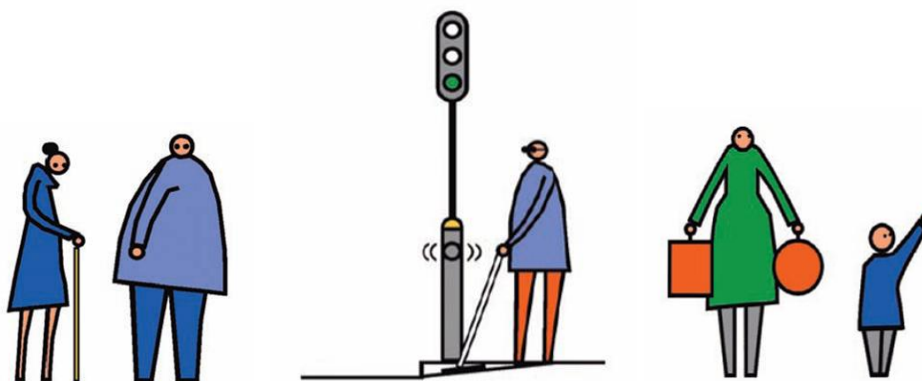
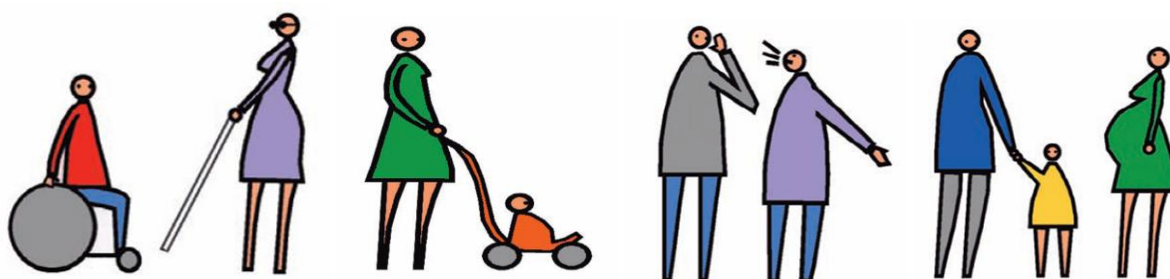


Document n° 6 : annexe accessibilité



Avril 2013- Approuvé

Conception : AggloBus – Bourges Plus – ADETEC



Contact ADETEC : Bruno CORDIER, bcordier.adetec@orange.fr, 04 73 65 94 24, www.adetec-deplacements.com

Les images de couverture sont extraites de la plaquette *Une voirie accessible* (Ministère de l'Ecologie).

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	3
1.1. OBJECTIFS DU PDU DE L'AGGLOMERATION BERRUYERE	3
1.2. PHASAGE DE L'ETUDE	3
1.3. DOCUMENTS PRODUITS.....	3
2. DEFINITION, BESOINS ET CONTEXTE REGLEMENTAIRE.....	5
2.1. DEFINITION ET BESOINS	5
2.2. PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES.....	6
3. DIAGNOSTIC ACCESSIBILITE	9
3.1. AVERTISSEMENT.....	9
3.2. VOIRIE ET ESPACES PUBLICS	9
3.3. TRANSPORTS COLLECTIFS.....	15
3.4. INFORMATION	24
3.5. LES CHOSES BOUGENT LENTEMENT	28
4. PLAN D'ACTION : ASSURER LA MOBILITE DE TOUS.....	29
4.1. PRESENTATION GENERALE DU PLAN D'ACTION.....	29
4.2. OBJECTIFS EN MATIERE D'ACCESSIBILITE	30
4.3. ACTION N° 25 : RENDRE LES TROTTOIRS ET LES TRAVERSEES ACCESSIBLES	31
4.4. ACTION N° 26 : FACILITER LE STATIONNEMENT DES PERSONNES HANDICAPEES	37
4.5. ACTION N° 27 : RENDRE LES TRANSPORTS PUBLICS ACCESSIBLES.....	39
4.6. ACTION N° 28 : FORMATION, CONCERTATION ET INFORMATION	45
4.7. PHASAGE, PARTENARIAT ET FINANCEMENT	47
4.8. INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION.....	49
GLOSSAIRE.....	50
RESSOURCES ET BIBLIOGRAPHIE	51
PERSONNES ET STRUCTURES RESSOURCES.....	51
BIBLIOGRAPHIE.....	51

1. INTRODUCTION

1.1. OBJECTIFS DU PDU DE L'AGGLOMERATION BERRUYERE

AggloBus, autorité organisatrice des transports urbains de l'agglomération berruyère, a décidé d'élaborer un PDU volontaire.

Les principaux objectifs de ce PDU sont les suivants :

- assurer la cohérence des politiques d'aménagement du territoire avec les enjeux de déplacements,
- favoriser un cadre de vie agréable et attractif, en développant l'usage des modes de déplacement alternatifs (transports collectifs, covoiturage, vélo, marche à pied...),
- répondre aux besoins et aux attentes de toutes les catégories de population, notamment les personnes à mobilité réduite,
- communiquer et sensibiliser, afin de permettre à la population de s'approprier la démarche et de l'encourager à utiliser davantage les modes alternatifs.

AggloBus bénéficie de l'assistance technique et méthodologique de Bourges Plus. En outre, il a décidé de s'adjoindre les compétences de consultants spécialistes de la question, sur les plans méthodologiques et techniques (ADETEC) et pour la communication (ADETEC et Parimage).

1.2. PHASAGE DE L'ETUDE

L'élaboration du PDU s'est organisée selon le calendrier suivant :

- Diagnostic : octobre 2009 – février 2011.
- Orientations : février – novembre 2011.
- Plan d'action : novembre 2011 – juin 2012.
- Consultation des personnes publiques associées, enquête publique, modification puis approbation du PDU : juillet 2012 – avril 2013.

1.3. DOCUMENTS PRODUITS

Chacune de ces phases a donné lieu à la production d'un ou plusieurs rapports. En voici le détail :

Diagnostic

- *Diagnostic* (document n° 1),
- *Résultats de l'enquête auprès de la population* (document n° 3),
- Le diagnostic environnemental est intégré au *Rapport environnemental* (document n° 2).

Orientations

- *Orientations* (document n° 4).

Plan d'action

- *Plan d'action* (document n° 5),
- *Rapport environnemental* (document n° 2). Le rapport environnemental contient le diagnostic environnemental et l'évaluation des impacts environnementaux du PDU,
- *Annexe accessibilité* (document n° 6),
- *Guide technique « piétons »* (document n° 7).

Le présent document présente les éléments du PDU ayant trait à l'accessibilité, à tous les stades de la démarche. En complément, le lecteur est invité à consulter les autres rapports et plus particulièrement les documents n° 1 et 5.

En parallèle à l'étude, une démarche de communication et d'information est menée, notamment en direction du grand public. Pour ce dernier, elle est mise en œuvre par le biais d'un site internet dédié www.pdu-aggloubourges.fr, d'une Lettre du PDU (5 numéros), de 3 expositions et de 3 réunions publiques.

2. DEFINITION, BESOINS ET CONTEXTE REGLEMENTAIRE

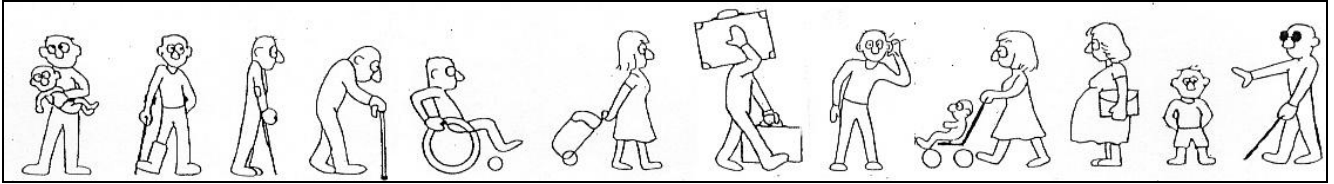
2.1. DEFINITION ET BESOINS

La notion d'accessibilité consiste à permettre au plus grand nombre d'accéder et d'utiliser physiquement l'espace public et les transports collectifs.

Les personnes à mobilité réduite (PMR) appartiennent à des catégories aux handicaps et aux besoins très variés, dont les principales sont :

- les personnes en fauteuil roulant (moins de 1 % de la population, soit +/- 1 000 habitants dans AggloBus),
- les personnes avec difficultés ambulatoires momentanées ou permanentes (12 à 13 %, soit environ 15 000 personnes),
- les sourds (0,4 %, soit environ 500 personnes) et les malentendants (7 %, soit quelque 8 000 personnes),
- les aveugles (0,2 %, soit environ 250 personnes) et les malvoyants (1 %, soit quelque 1 000 personnes),
- les personnes atteintes de handicaps mentaux,
- les personnes ayant des difficultés de communication (muets, illettrés ou ne comprenant pas le français),
- les femmes enceintes (1 %, soit environ 1 000 femmes),
- les parents avec des enfants en bas âge en poussette ou tenus par la main,
- les personnes chargées de bagages ou de paquets lourds et encombrants,
- les personnes grosses, petites ou très grandes.





Source : Consorci de Recursos i Documentació per a l'Autonomia Personal (Espagne).

Elles représentent environ **un tiers de la population**, ce qui est considérable et montre bien tout l'enjeu de leur prise en compte.

Tout individu, même un adulte jeune, svelte et en parfaite santé, peut se trouver temporairement à mobilité réduite, par exemple s'il a un enfant en poussette ou s'il porte des sacs.

Avec le vieillissement de la population, le nombre de personnes à mobilité réduite est en croissance continue.

2.2. PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES

2.2.1. Principaux textes de référence

Les principaux textes de référence sont :

- la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,
- pour la voirie et les espaces publics : les décrets n° 2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006 et l'arrêté du 15 janvier 2007 et l'arrêté du 18 septembre 2012 (ce dernier modifiant les dimensions des bornes et poteaux),
- pour les transports en commun : le décret n° 2006-138 du 9 février 2006 et les arrêtés du 3 mai 2007 et du 18 janvier 2008,
- la directive du 13 avril 2006, qui précise les modalités d'application de la loi du 11 février 2005.

Tous ces textes peuvent être téléchargés sur le site de l'Observatoire Interministériel de l'Accessibilité, aux pages suivantes : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Textes-de-reference-Transport.html> et <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Textes-de-reference-Prescriptions.html>

2.2.2. Principaux éléments de la loi du 11 février 2005

Les grands principes de la loi du 11 février 2005 sont :

- Son caractère prescriptif, alors que les textes précédents étaient essentiellement incitatifs.
- La prise en compte de l'ensemble de la chaîne de déplacements.
- La prise en compte de tous les handicaps.

Les principaux points concernant les déplacements sont les suivants (extraits des articles 45 et 46) :

Accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements

« La chaîne de déplacements, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. »

Transports collectifs

« Dans un délai de 10 ans à compter de la date de publication de la présente loi, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Les autorités compétentes pour l'organisation du transport public [...] élaborent un schéma directeur d'accessibilité des services dont elles sont responsables, dans les 3 ans à compter de la publication de la présente loi.

Ce schéma fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transport [...] et définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transport.

En cas d'impossibilité technique de mise en accessibilité des réseaux existants [NDLR : qu'il convient de justifier en cas de demande de dérogation], des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite doivent être mis à disposition dans un délai de 3 ans. [...] Le coût du transport de substitution ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant.

[...] Tout matériel roulant acquis [...] doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. »

Voirie

« 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 ou 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. »

Commission communale / intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées

« Dans les communes de 5 000 habitants et plus, il est créé une commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées composée notamment de représentants de la commune, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées.

Cette commission dresse le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle établit un rapport annuel présenté en conseil municipal et fait toutes les propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant.

[...] Des communes peuvent créer une commission intercommunale. [...] La création d'une commission intercommunale est obligatoire pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transports ou d'aménagement du territoire, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants ou plus. »

2.2.3. Délais de mise en œuvre

Les textes relatifs à l'accessibilité imposent les délais suivants :

Action	Date d'effet ou date limite
Mise en accessibilité du matériel roulant en cas de renouvellement ou d'achat	Immédiat (février 2005)
Schéma directeur d'accessibilité des services de transport collectif	Février 2008
Commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées	Mai 2009
Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics	Décembre 2009
Mise en accessibilité totale des transports en commun	Février 2015

2.2.4. Collectivités et maîtres d'ouvrage concernés

Transports collectifs : toutes les autorités organisatrices de transport public, en l'occurrence le Conseil régional, le Conseil général et AggloBus.

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

- en agglomération : pour tous les gestionnaires de voirie,
- hors agglomération : seulement pour le stationnement, les arrêts de transport en commun et les postes d'appel d'urgence.

Commission pour l'accessibilité des personnes handicapées :

- obligatoire pour AggloBus, Bourges Plus, les communes de 5 000 habitants ou plus (Bourges, Saint-Doulchard et Saint-Florent/Cher) et les Communautés de communes de 5 000 habitants ou plus,
- facultative pour les autres communes.

3. DIAGNOSTIC ACCESSIBILITE

3.1. AVERTISSEMENT

Le diagnostic du PDU ayant été rédigé d'octobre 2009 à juillet 2010, certaines données ont pu évoluer depuis cette date. Le cas échéant, elles sont mises à jour dans le chapitre suivant.

3.2. VOIRIE ET ESPACES PUBLICS

3.2.1. Réglementation

L'accessibilité de la voirie et des espaces publics est définie par les décrets 2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006 et par l'arrêté du 15 janvier 2007.

Les dispositions s'appliquent aux voies nouvelles, aux travaux de modification de la structure ou de l'assiette de la voie et aux réfections de trottoirs. Elles sont applicables en agglomération. Hors agglomération, elles concernent uniquement le stationnement, les arrêts de transport en commun et les postes d'appel d'urgence.

La plupart des normes figurant dans ces textes existaient déjà dans des textes antérieurs, notamment les décrets du 31 août 1999 et la circulaire du 23 juin 2000. Autrement dit, les collectivités locales devraient les appliquer depuis plus de 10 ans.

Voici quelques normes à retenir. Une présentation plus détaillée est faite au chapitre suivant.

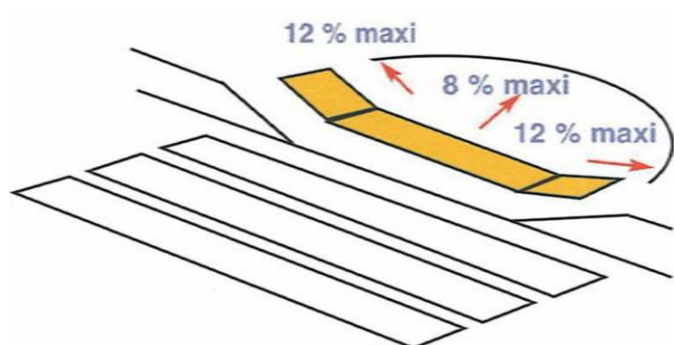
Largeur des cheminements :

- 1,40 m minimum libre de tout obstacle.
- 1,20 m minimum s'il n'y a aucun mur et aucun obstacle de part et d'autre du cheminement.

Profil en long, pente et dévers :

- Ressaut maximal de 2 cm aux traversées (pouvant être porté à 4 cm maxi si chanfrein à 1/3).
- Dévers maximal de 2 %.
- Pente maximale de 5 %, portée en cas d'impossibilité technique à 8 % sur une longueur ≤ 2 m et jusqu'à 12 % sur une longueur ≤ 50 cm. Un palier de repos est aménagé en bas et en haut de chaque plan incliné et tous les 10 mètres en cheminement continu.

Traversées :



- Largeur minimale de l'abaissé de trottoir : 1,20 m.
- Bande d'éveil de vigilance (bande podotactile).
- Contraste tactile sur la chaussée.

Feux tricolores

- Dispositifs sonores ou tactiles pour les aveugles et les malvoyants.

3.2.2. Programmation et concertation

Pour rappel, les communes étaient tenues d'élaborer leur plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) au plus tard en décembre 2009.

3.2.2.1 Ville de Bourges

La Ville de Bourges s'est dotée depuis plusieurs années d'une mission accessibilité. Celle-ci a d'abord travaillé de manière informelle avec les associations sur le plan d'accessibilité.

En 2010, la commission municipale d'accessibilité est créée de manière formelle et l'élaboration du plan est officiellement lancée. Techniquement, les services sont déjà prêts et le diagnostic est partiellement réalisé.

3.2.2.2 Autres communes

D'après les informations communiquées lors du diagnostic, la situation est la suivante :

- l'estimation du transfert de compétence, moyennant notamment le recrutement du personnel dédié, a été chiffrée par Bourges Plus et non retenue par les communes,
- Bourges Plus a proposé aux communes un groupement de commandes pour réaliser leur plan de mise en accessibilité. Cette proposition n'a pas été retenue,
- à la date de bouclage de ce chapitre (juin 2010), aucune commune ne semblait avoir réalisé de plan de mise en accessibilité de sa voirie. L'élaboration des PAVE démarrait tout doucement,
- de même, les deux communes de plus de 5 000 habitants (Saint-Doulchard et Saint-Florent) n'avaient, semble-t-il, pas mis en place de commission d'accessibilité,
- la Communauté de communes En Terres Vives (dont font partie Fussy et Pigny) avait engagé une démarche collective. Chaque commune avait désigné un référent communal. Les cheminements prioritaires avaient été définis, par exemple pour Fussy un cheminement vers le cœur de ville jusqu'à la pharmacie.

3.2.2.3 Bourges Plus

Bourges Plus a créé sa commission d'accessibilité en décembre 2008. Sa première réunion a eu lieu le 31 mai 2010. Une chef de projet « accessibilité » a été nommée au sein des services.

Le calendrier prévisionnel était le suivant :

- juin 2010 : lancement des diagnostics par un prestataire externe (voirie d'intérêt communautaire, siège de Bourges Plus et locaux de Bourges Plus Développement),
- octobre 2010 : présentation de ces diagnostics et du programme d'actions à réaliser en 2011.

Par ailleurs, Bourges Plus s'engageait alors à effectuer un suivi des réalisations de ses communes adhérentes.

3.2.3. Cheminements (trottoirs, traversées...)

3.2.3.1 Des déplacements difficiles

Comme cela est précisé dans le chapitre « Marche à pied » du diagnostic du PDU, les conditions de déplacement des piétons sont difficiles dans de nombreuses rues de l'agglomération : étroitesse des trottoirs, stationnement sauvage, traversées difficiles... Les personnes à mobilité réduite en sont les premières victimes.

Parmi les problèmes touchant plus particulièrement les PMR, signalons que de nombreuses traversées ne sont pas encore dotées d'abaissés.

De même, les rues pavées, quand elles ne sont pas munies d'une bande « roulante », posent des problèmes aux fauteuils roulants, mais aussi aux poussettes, aux cannes, aux chaussures orthopédiques, etc.

3.2.3.2 Actions et aménagements des différents maîtres d'ouvrage

La prise en compte des personnes à mobilité réduite se fait de manière très variable suivant les maîtres d'ouvrage.

Ville de Bourges

La Ville de Bourges a désormais la volonté de respecter les normes réglementaires dans tous ses aménagements.

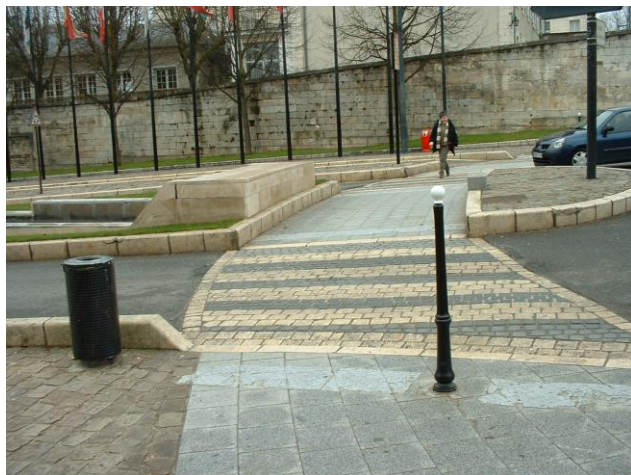
Un recensement par rue est en cours de réalisation. Le travail sera cartographié sur le SIG¹ de la Ville.

Environ la moitié des feux tricolores sont dotés de bornes vibrantes pour les aveugles. Quand aux abaissés de trottoir et aux bandes podotactiles, elles se développent progressivement.

¹ Système d'Information Géographique.



Borne vibrante, place Planchat



Abaissé de trottoir et bande podotactile, place du 8 Mai

Dans certains cas, le respect de la réglementation entraîne une hausse du coût des travaux, par exemple pour respecter la pente maximale sur la Trouée Verte.

En complément des aménagements au gré des opportunités de travaux (minimum imposé par la loi), il avait été proposé de résorber tous les points noirs (200 au total) sur 8 itinéraires majeurs.

Toutefois, certains aménagements relativement récents ne respectent pas les normes réglementaires. Ainsi, sur la photo ci-dessous, le dévers est bien supérieur aux 2 % fixés comme limite depuis 11 ans (31 août 1999).



Avenue Henri Laudier

Autres communes

La plupart des communes manifestent la volonté d'améliorer l'existant.

Dans la pratique, les aménagements se font souvent au gré des opportunités de travaux et touchent essentiellement les centres-villes et les centres-bourgs.

D'après les informations communiquées par les différentes communes, deux d'entre elles sont à signaler : Marmagne et Morthomiers.

A Marmagne, les actions ont été les suivantes :

- lors du réaménagement du centre-bourg, les traversées de chaussées ont été dotées de bandes podotactiles, les trottoirs ont été abaissés et des places de stationnement réservées aux handicapés ont été créées,
- une rampe a été installée pour l'accès à la Poste,
- une cabine téléphonique accessible en fauteuil a été installée,
- l'accès à la mairie se fait sans obstacle,
- une résidence pour seniors accessible a été créée ; la rue qui y mène est également aux normes d'accessibilité.

A Morthomiers, une conseillère municipale a sillonné la commune avec un fauteuil roulant, en décembre 2009. Suite à cette analyse, la situation a été qualifiée d' « assez satisfaisante ». Les points problématiques sont toutefois relativement nombreux : absence de trottoir sur les ponts, barrières trop basses sur les chemins piétonniers...



Abaissé (non conforme) et dalle podotactile à Morthomiers

Enfin, d'après les informations communiquées, quelques communes semblaient n'avoir réalisé aucun aménagement en faveur des PMR.

Un important besoin de formation

Pour assurer une bonne prise en compte des PMR dans tous les projets et tous les aménagements, le besoin de formation est important, tant du côté des collectivités que des bureaux d'études privés et des entreprises de travaux publics.

Certaines communes ont formé un ou plusieurs de leurs agents à la problématique de l'accessibilité.

Côté bureaux d'études, les lacunes sont importantes et plusieurs collectivités ont été obligées de revoir ou de faire modifier des projets qui ne respectaient pas les normes réglementaires. Les petites communes, qui ne sont dotées d'aucune personne compétente, sont totalement démunies face à ce type de problème, qu'elles ne peuvent même pas soupçonner.

Bourges Plus

Bourges Plus tient compte des PMR dans tous ses aménagements.

3.2.4. Stationnement

A Bourges, il y a une bonne proportion de places réservées aux handicapés.



Rue du Placis (Bourges) : deux places sur une trentaine réservées aux handicapés. La localisation de ces places est pertinente, au plus près de l'avenue Jean Jaurès.

Dans les autres communes, la situation est plus inégale, d'après l'Association des Paralysés de France.

Le principal problème réside dans le fait que la grande majorité des places, en particulier sur voirie, ne sont pas conformes aux normes, notamment en terme de largeur. Par exemple, la Ville de Bourges estime que 80 % de ses places handicapés ne sont pas réglementaires. Elle prévoit de réaliser des places conformes sur les axes majeurs, au besoin en les déplaçant de quelques mètres pour avoir la largeur requise.

Dans l'ensemble, ces places sont bien respectées par les conducteurs valides. Ce bon taux de respect résulte d'une bonne sensibilité à la problématique des personnes handicapées, mais aussi d'une sanction rigoureuse des infractions (environ 700 PV par an à Bourges, par exemple).

3.3. TRANSPORTS COLLECTIFS

3.3.1. Rappel

La loi prévoit une accessibilité **totale** des services de transport collectif en février 2015.

3.3.2. Transports urbains (réseau AggloBus)

3.3.2.1 Aménagement des arrêts

Cinq ans après la promulgation de la loi du 11 février 2005, moins de 20 arrêts sur 617 étaient considérés comme accessibles par AggloBus. Ces arrêts étaient signalés sur le plan du réseau par un pictogramme **PMR**.



Rampe d'accès à l'arrêt Prés Fichaux (Bourges)

L'aménagement de ces arrêts n'est pas forcément conforme à la réglementation. Ainsi, à l'arrêt Nation, considéré comme accessible, plusieurs quais sont dotés d'une double bordure, laquelle laisse une « lacune horizontale » rendant difficile la montée d'un fauteuil roulant ou d'une poussette.

Un premier état des lieux a été effectué durant l'été 2008 sur 60 % des arrêts, sur la base d'une fiche type. En première approche, il a été relevé 11 « impossibilités techniques avérées », qu'il conviendra de justifier en cas de demande de dérogation.

Cet état des lieux reste à approfondir. Parmi les arrêts restants, il est prévu de diagnostiquer seulement certains arrêts jugés prioritaires.

Le coût moyen de mise en accessibilité d'un arrêt, initialement estimé à 5 000 € HT, hors mobilier urbain, a ensuite été réévalué à 10 000 € HT.

Lors de sa réunion du 12 mai 2010, la commission d'accessibilité élargie avait travaillé sur 3 « stratégies » de mise en accessibilité :

- la stratégie 1 prévoyait d'ici à 2015 la mise en accessibilité ligne par ligne de 9 lignes représentant 87 % des voyages (lignes 1 à 6, 8, 13 et 14). Son coût était initialement estimé à 1,7 M€ HT,

- la stratégie 2 prévoyait d'ici à 2015 la mise en accessibilité ligne par ligne de 15 lignes représentant 96 % des voyages (lignes 1 à 6, 8, 10 à 16 et 21). Son coût était initialement estimé à 2,4 M€ HT,
- la stratégie 3 prévoyait d'ici à 2015 la mise en accessibilité de 5 lignes représentant 71 % des voyages (lignes 1 à 5) avec, en complément, un aménagement progressif des arrêts jugés prioritaires sur des lignes considérées comme « compatibles ». Son coût était initialement estimé à 1,1 M€ HT.

Dans les 3 stratégies, le service de substitution Libertibus (présenté ci-dessous) devait compléter le dispositif pour les lignes non accessibles.

Les participants à cette réunion du 12 mai 2010 ont souhaité privilégier la stratégie 3, celle-ci devant faire l'objet d'une concertation avec les communes concernées, lesquelles auront la charge de la mise en accessibilité des arrêts, puis avec les associations.

3.3.2.2 Véhicules

Au 31 décembre 2008, 31 autobus sur 71 (soit 44 %) et 5 minibus sur 6 étaient dotés d'un plancher bas intégral et d'un aménagement UFR (usager de fauteuil roulant).

Depuis 2008, tout nouveau véhicule est également équipé d'une rampe électrique permettant l'accès des fauteuils roulants. Au 31 décembre 2008, 8 autobus et 2 microbus en disposaient. Les véhicules achetés depuis 2008 sont également dotés de girouettes aux caractères et aux couleurs contrastés et pré-équipés pour l'annonce sonore et visuelle du prochain arrêt.

En avril 2010, 15 véhicules sur 77 (19 %) étaient totalement accessibles. Sur la base du programme de renouvellement actuellement en vigueur, leur nombre devrait passer à 22 (29 %) fin 2011 et 44 (57 %) en 2015.

Bien que la Navette soit assurée avec des véhicules accessibles, elle n'est pas ouverte aux personnes handicapées, du fait de problèmes de fiabilité des matériels.

3.3.2.3 Le service Libertibus

Libertibus a été créé en février 2007. C'est un transport à la demande qui s'adresse uniquement aux personnes en fauteuil roulant, aveugles ou malvoyantes, titulaires d'une carte d'invalidité dont le taux est supérieur ou égal à 80 %. Ces personnes doivent préalablement être inscrites. L'adhésion est gratuite.

Sa tarification est identique à celle du bus.

Le service est assuré avec un seul minibus. Il fonctionne seulement 4 demi-journées par semaine : mardi après-midi (13h30-19h00), jeudi toute la journée (8h00-19h00), et samedi après-midi (13h30-19h00).

Les réservations sont faites par téléphone, au plus tard la veille avant 15h00.

Seuls sont assurés les trajets au départ ou à destination du domicile. La prise en charge s'effectue au domicile.

Toutes les destinations ne sont pas possibles. Sont privilégiés les trajets vers les zones suivantes : centre-ville de Bourges, zones commerciales de Saint-Doulchard et de la route de la Charité, gare SNCF, hôpital et Maison Départementale des Personnes Handicapées. Pour les autres destinations,

les demandes sont examinées au cas par cas. La dépose se fait à l'arrêt de bus le plus proche de la destination. Si le cheminement entre cet arrêt et la destination finale présente un problème de sécurité, la dépose se fait au point sûr le plus proche.

Cette offre et le nombre théorique de bénéficiaires apparaissent faibles, d'autant plus que la mise en accessibilité totale du réseau n'interviendra qu'à moyen ou long terme. Des agglomérations plus petites ouvrent ce type de service à toutes les personnes ayant un taux d'invalidité supérieur ou égal à 80 %, le font fonctionner aux mêmes heures que les lignes régulières et assurent celui-ci avec deux voire trois véhicules.

Il n'est donc pas surprenant que le niveau de fréquentation soit faible. Fin 2008, le service comptait 32 adhérents. 380 voyages ont été effectués au cours de l'année, soit moins de 4 allers-retours par semaine. Les trajets se sont faits pour l'essentiel à destination des zones commerciales. Les arrêts les plus fréquentés ont été : hyper Carrefour (116 montées/descentes), hyper Saint-Doulchard (37) et hôpital Jacques Cœur (33).

3.3.2.4 Information

L'accessibilité du site internet prend en compte le référentiel général d'accessibilité de l'administration électronique (RGAA) et les recommandations Accessiweb.

Un travail a été mené avec l'association Valentin Haüy pour améliorer le contraste et la lisibilité du guide horaire. En complément, une loupe est fournie aux malvoyants.

En revanche, les sourds considèrent l'information comme le principal point faible du réseau à leur égard.

Enfin, l'Espace Nation est partiellement accessible. Il était prévu d'améliorer cette accessibilité en 2011 (porte automatique et suppression des pavés de la rampe d'accès).

3.3.2.5 Concertation

Une commission d'accessibilité a été constituée et le réseau AggloBus travaille en concertation avec les différentes associations spécialisées dans le handicap.

3.3.2.6 Programmation

Le schéma directeur d'accessibilité du réseau AggloBus est en cours d'élaboration, avec plus de deux ans de retard sur les délais imposés par la loi.

Une fois le plan d'action finalisé, le schéma directeur d'accessibilité sera ensuite soumis à l'organe délibérant d'AggloBus.

3.3.2.7 Formation du personnel

En 2008-2009, l'ensemble du personnel et notamment les conducteurs a bénéficié d'une formation d'une journée. Cette formation s'est effectuée avec les associations. Elle avait pour objectifs de les sensibiliser aux différents types de handicap.

3.3.3. Transports départementaux (Lignes 18)

Le Département du Cher était lui aussi en train d'élaborer le schéma directeur d'accessibilité de son réseau. Ce schéma avait été présenté à l'assemblée délibérante en juin 2010. Il devait déboucher, entre autres, sur la mise en place d'un service de substitution, fonctionnant sous forme de transport à la demande. Ce service devait voir le jour en janvier 2011.

A terme, une ou plusieurs lignes pourraient être mises en accessibilité totale. Le Département est très demandeur de mise en accessibilité des arrêts communs avec les réseaux urbains.

Pour finir, mentionnons que la gare routière n'est pas accessible, mais que son déménagement est envisagé (voir chapitre 7 du diagnostic du PDU).

3.3.4. TER et Grandes Lignes

3.3.4.1 Une Région pionnière

Avant même la loi du 11 février 2005, la Région Centre a rédigé en 2003 son premier schéma d'accessibilité, en collaboration avec 3 associations de personnes handicapées.

Suite à la loi de 2005, la Région a finalisé en décembre 2008 le schéma directeur d'accessibilité du service TER.

3.3.4.2 Gares, haltes et arrêts routiers

Gare de Bourges

Les 9 principales gares de la région (dont Bourges) sont traitées dans le cadre du Schéma Directeur National d'Accessibilité, élaboré en concertation avec les principales associations de handicapés.

Un diagnostic a permis d'identifier les besoins. Pour la gare de Bourges, les aménagements sont envisagés pour 2013. Ils prendront en compte tous les types de handicaps, avec notamment des portes automatiques, des balises sonores, des bandes de guidage au sol, des écrans plus lisibles, des mains courantes adaptées, des informations en braille, des ascenseurs...



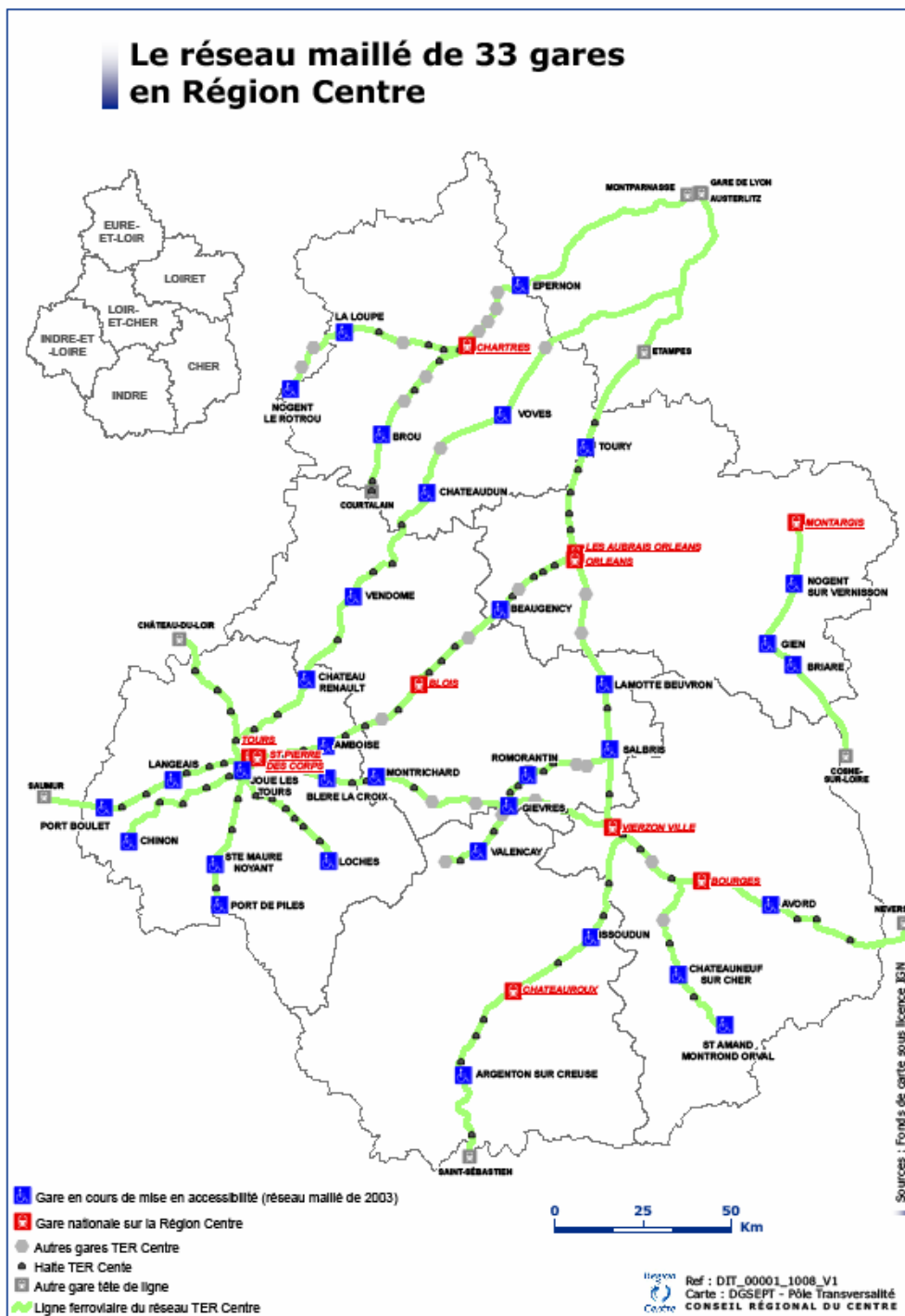
Bandes de guidage au sol pour les aveugles et les malvoyants (photo SNCF)

On constate toutefois que certains travaux réalisés au cours des dernières années voire des derniers mois ne respectent pas les prescriptions réglementaires (monnayeur des toilettes beaucoup trop haut, guichet trop haut). Signalés par l'APF lors de l'atelier PDU sur l'accessibilité du 3 février 2010, ces erreurs ont depuis fait l'objet de travaux correctifs.

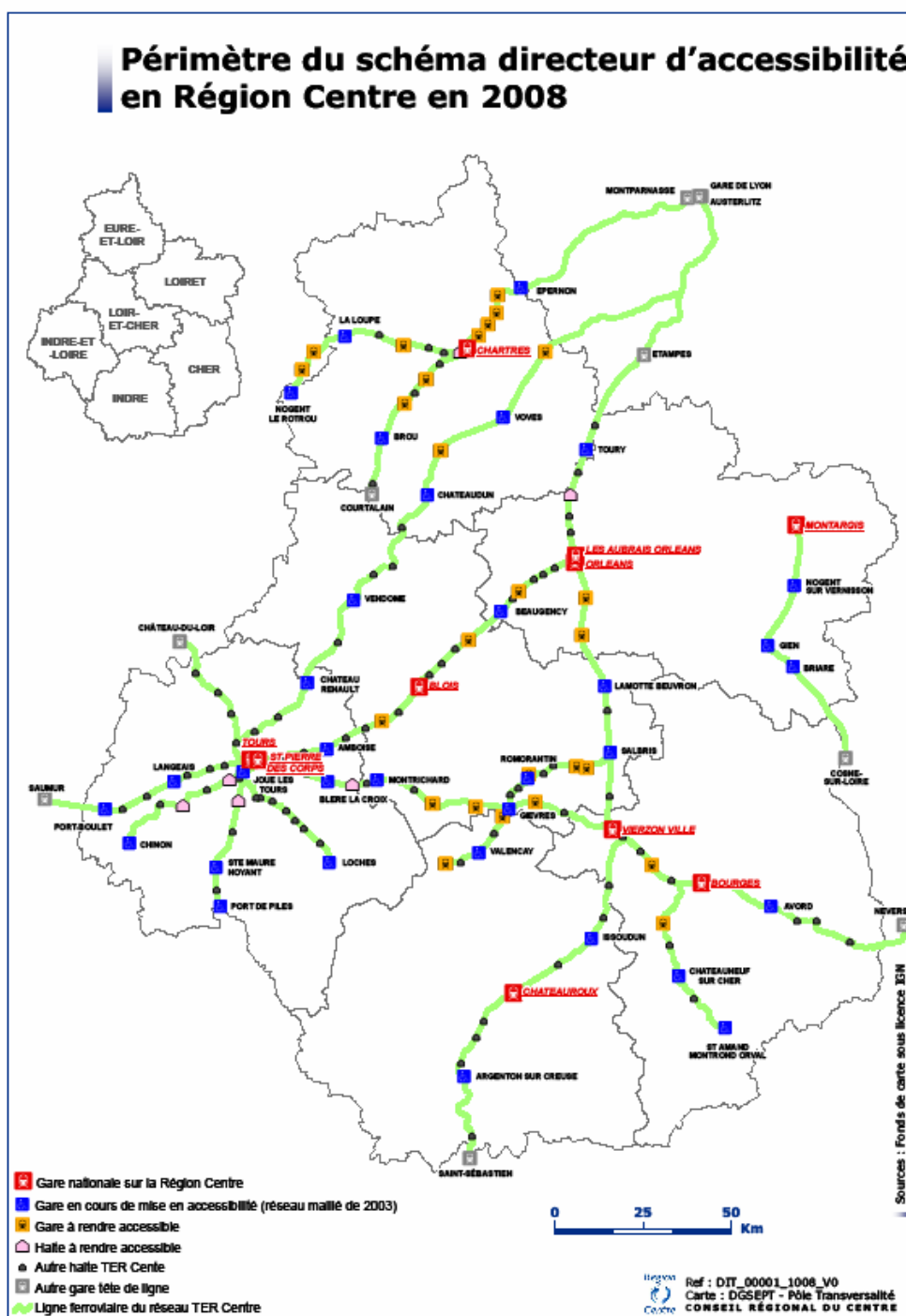
Par ailleurs, la gare de Bourges est une gare Accès Plus. Accès Plus est un service spécialisé gratuit pour l'accueil et l'accompagnement des personnes handicapées de leur gare de départ à leur gare d'arrivée, sur réservation 48 heures à l'avance. Plus d'informations sur <http://www.voyages-sncf.com/leisure/fr/accesPlus/formulaire.htm#>

Autres points d'arrêt

Suite au schéma de 2003, 33 gares régionales ont fait l'objet de travaux dont, autour de Bourges, Avord, Châteauneuf/Cher, Saint-Amand-Montrond et Issoudun (voir carte ci-dessous). Le coût total de ces travaux est de 8,7 M€.



Le schéma régional de 2008 concerne les 59 gares non prises en compte dans le schéma national, dont Saint-Florent. La loi n'oblige pas la Région à y intégrer les haltes ferroviaires. Toutefois, 6 haltes (sur une centaine) ont été prises en compte en raison de leur fréquentation et de leur fonction stratégique, par exemple la desserte d'un pôle touristique important. Les haltes de Marmagne et Saint-Germain n'en font pas partie. Enfin, les arrêts routiers sont, comme l'impose la loi, intégrés au schéma régional.



Ce nouveau schéma représente un investissement total de l'ordre de 94 M€.

Pour la gare de Saint-Florent, le coût des travaux est évalué à 1,95 M€. Le réhaussement des quais représente plus de 90 % de cette somme (1,79 M€). Les autres travaux importants concerneront la mise en place de bandes d'éveil de vigilance en bordure des quais, la sécurisation de la traversée

des voies et l'aménagement du bâtiment voyageurs (portes automatiques, guichets surbaissés, bandes de guidage...). Voici le détail des coûts :

Abords et parvis	Bâtiment voyageurs	Réhaussement des quais	Bandes d'éveil de vigilance	Traversée des voies	Total
2 000 €	70 000 €	1 785 300 €	68 600 €	20 000 €	1 945 900 €

Le schéma régional de 2008 est téléchargeable sur :

<http://www.regioncentre.fr/jahia/webdav/site/portail/shared/transports/docs/SDA-region-Centre.pdf>

Les annexes, qui détaillent les travaux par gare, sont téléchargeables sur :

<http://www.regioncentre.fr/jahia/webdav/site/portail/shared/transports/docs/SDA-region-Centre-annexes.pdf>

3.3.4.3 Trains et cars

Les trains achetés par la Région depuis 1998 permettent une bonne accessibilité. Les lignes desservant Bourges bénéficient d'ores et déjà d'une majorité de rames accessibles, ainsi que le montre la carte de la page suivante.



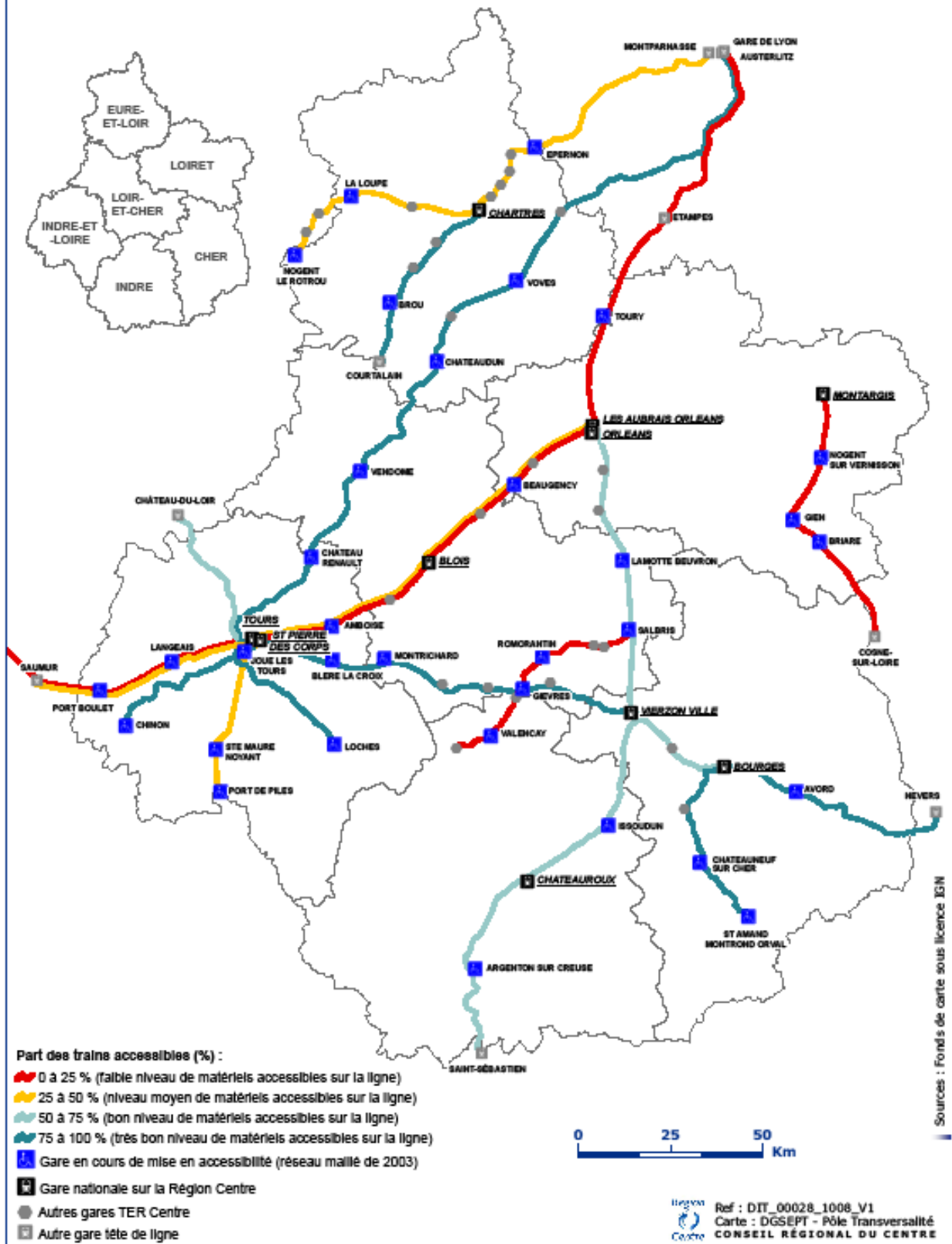
Photo : Région Centre

Les cars seront dotés d'élévateurs, testés sur la ligne TER Tours – Chinon.



Photo : Région Centre

Niveau d'accessibilité des matériels par lignes en Région Centre en 2008





3.4. INFORMATION

3.4.1. L'association Argos

L'association Argos dispose d'un site internet relativement complet. Plusieurs pages sont consacrées à l'accessibilité à Bourges (http://www.argos.asso.fr/argos-association-140_ville-de-bourges.html) et notamment :

- aux rues piétonnes,
- aux commerces du centre-ville,
- aux « circuits de randonnée » (Val d'Auron, Trouée Verte).

Concernant la voirie, il ressort de cette analyse que le niveau d'accessibilité est :

-  Bon place Gordaine, rue Mirebeau, rue Moyenne et sur la voie verte du Val d'Auron,
-  Partiel rues Bourbonnoux, Joyeuse, Pelvoysin, Coursarlon et d'Auron et sur la Trouée Verte.

Il est à noter que ce site est moins complet qu'en 2005, où il présentait de manière détaillée :

- les principaux cheminements accessibles (trottoirs et traversées), détaillés par rues et par quartiers (voir exemple page suivante),
- les conditions d'accès aux principaux pôles générateurs de déplacements (gare SNCF, boutique Espace Nation, monuments, services publics...),
- la localisation et les caractéristiques des places de stationnement réservées,
- les cabines téléphoniques et les WC accessibles,
- la plaquette « *Ca bouge à Bourges* ». Editée en janvier 2003, cette plaquette donnait les principales informations sur les déplacements en bus, en train, en taxi ou en voiture.

Exemples d'informations figurant sur le site www.argos.fr en 2005

		<p>Rue Parmentier plan d'accès n° 2 plan d'accès n° 6</p>
★	2 places signalées au sol et par panneau 1 face au n° 2 et 1 face au n° 4	
caractéristiques techniques	parking payant	largeur 3 m
	sans bande d'accès latérale	sol bitumé
services desservis	musée de la Résistance	église Saint-Bonnet
	promenade des Remparts	rue Mirebeau
	place Gordaine	rue Coursarlon
	rue Bourbonnoux	rue Joyeuse
	cabine téléphonique adaptée à l'angle du cours Avaricum	
	toilettes adaptées rue Parmentier, halles St Bonnet	
	C.O.T.O.R.E.P	commerces divers
	arrêt bus Parmentier, lignes 1-2-3-5-9-10-12 arrêt bus Saint-Bonnet, lignes 12-14	
!		<p>pavés disjoints trottoirs non surbaissés rue Parmentier, horodateur inaccessible en fauteuil</p>

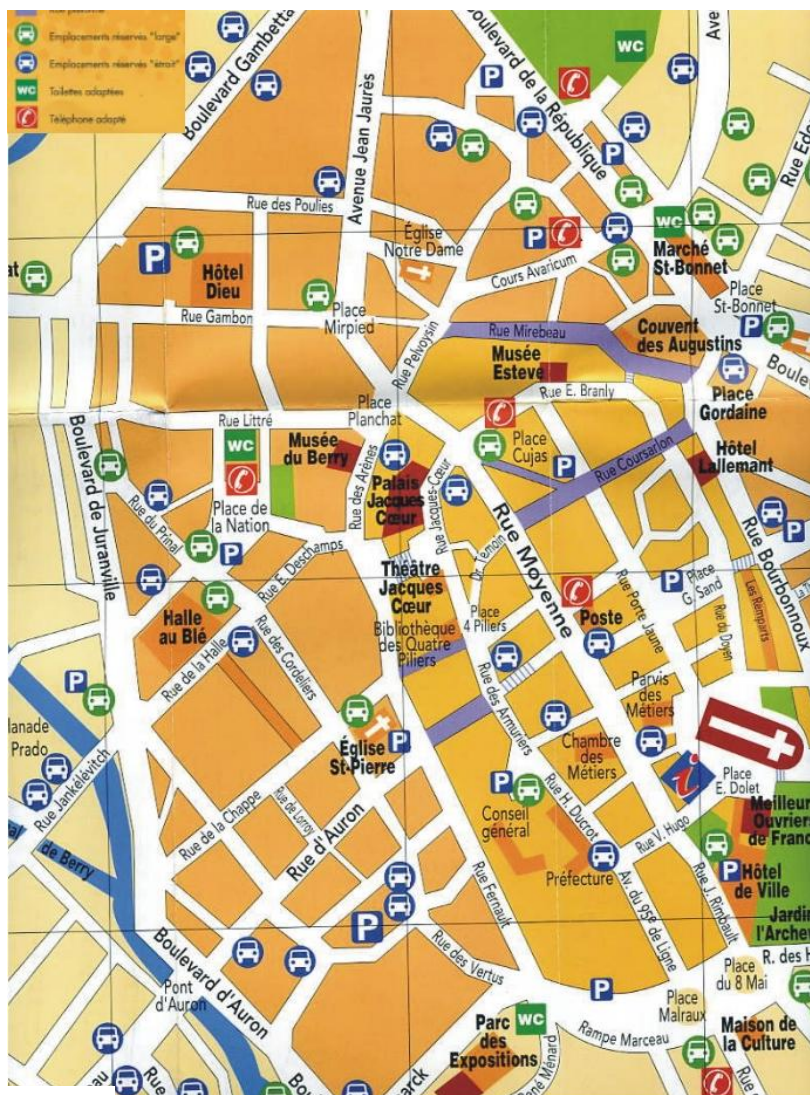


Source : www.argos.asso.fr
Téléchargé le 22 novembre 2005 (dernière mise à jour de la page : juin 2003)

3.4.2. Le dépliant *Bourges pour tous – Accès handicapés*

En 2001, l'Office de Tourisme de Bourges avait édité un dépliant *Bourges pour tous – Accès handicapés*.

Il contenait un plan du centre-ville, avec la localisation des places de stationnement réservées aux handicapés et des cabines téléphoniques et des WC publics accessibles. Voici un extrait de ce plan :



On constate que les places réservées maillaient déjà bien le centre-ville, puisque aucun point n'était situé à plus de 100 mètres de l'une d'elles.

Ce dépliant est aujourd'hui épuisé et il n'a pas été réédité. D'après la Mission Accessibilité de la Ville de Bourges, le plan est encore pratiquement d'actualité, car il n'y a pas eu d'amélioration majeure depuis cette date.

Pour finir, signalons que l'Office de Tourisme est engagé dans la démarche « Tourisme et handicap », pour lequel il est en cours de labellisation. Les informations complètes sur ce label figurent sur le site <http://www.tourisme-handicaps.org>

3.4.3. Ville de Bourges

Comme indiqué plus haut, le travail de recensement effectué par les services de la Ville de Bourges devait être cartographié sur le SIG² de la Ville.

Une fois ce travail achevé, il est possible (mais pas encore décidé) que les informations soient accessibles au public, en particulier via internet.

² Système d'Information Géographique.

3.5. LES CHOSES BOUGENT LENTEMENT

Même si elles reconnaissent que certains progrès ont été effectués, les associations de handicapés constatent que les choses bougent trop lentement depuis 2005 et que l'échéance de 2015 aura du mal à être tenue.

4. PLAN D'ACTION : ASSURER LA MOBILITE DE TOUS

4.1. PRESENTATION GENERALE DU PLAN D'ACTION

Le plan d'action du PDU regroupe 88 actions réparties en 21 chapitres.

L'accessibilité fait l'objet du chapitre 5 « Assurer la mobilité de tous ». Celui-ci comporte 4 actions, détaillées un peu plus loin :

- Rendre les trottoirs et les traversées accessibles.
- Faciliter le stationnement des personnes handicapées.
- Rendre les transports publics accessibles.
- Formation, concertation et information.

Par ailleurs, une vingtaine d'actions des chapitres traitant de la marche à pied, de la voirie, du stationnement et de la sécurité routière (chapitres 4 et 9 à 14) bénéficient directement aux personnes à mobilité réduite :

- Assurer la continuité des cheminements piétons.
- Libérer les trottoirs du stationnement sauvage.
- Supprimer les autres obstacles sur trottoir.
- Sécuriser les traversées.
- Mieux partager l'espace.
- Développer les aires piétonnes.
- Eviter les détours inutiles.
- Hiérarchiser la voirie et organiser la circulation dans les bourgs et les quartiers.
- Affecter au maximum 50 % de la largeur à la voiture sur les voies urbaines nouvelles ou réaménagées.
- Affecter au maximum 70 % de la largeur à la voiture sur les autres voies urbaines.
- Réaménager les axes urbains à 2 x 2 voies en 2 x 1 voie.
- Réduire la largeur des chaussées.
- Aménager la voirie pour modérer les vitesses.
- Développer les zones 30 et les zones de rencontre.
- Renforcer les contrôles de vitesse et sanctionner les contrevenants.
- Elaborer des plans locaux de déplacements.
- Limiter l'emprise du stationnement sur les espaces publics.
- Sécuriser les usagers vulnérables.
- Réduire les conduites à risque.

Le lecteur est invité à se reporter au *Document n° 5 : plan d'action* pour prendre connaissance du détail des actions.

4.2. OBJECTIFS EN MATIERE D'ACCESSIBILITE

Conformément à la loi de 2005, les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir :

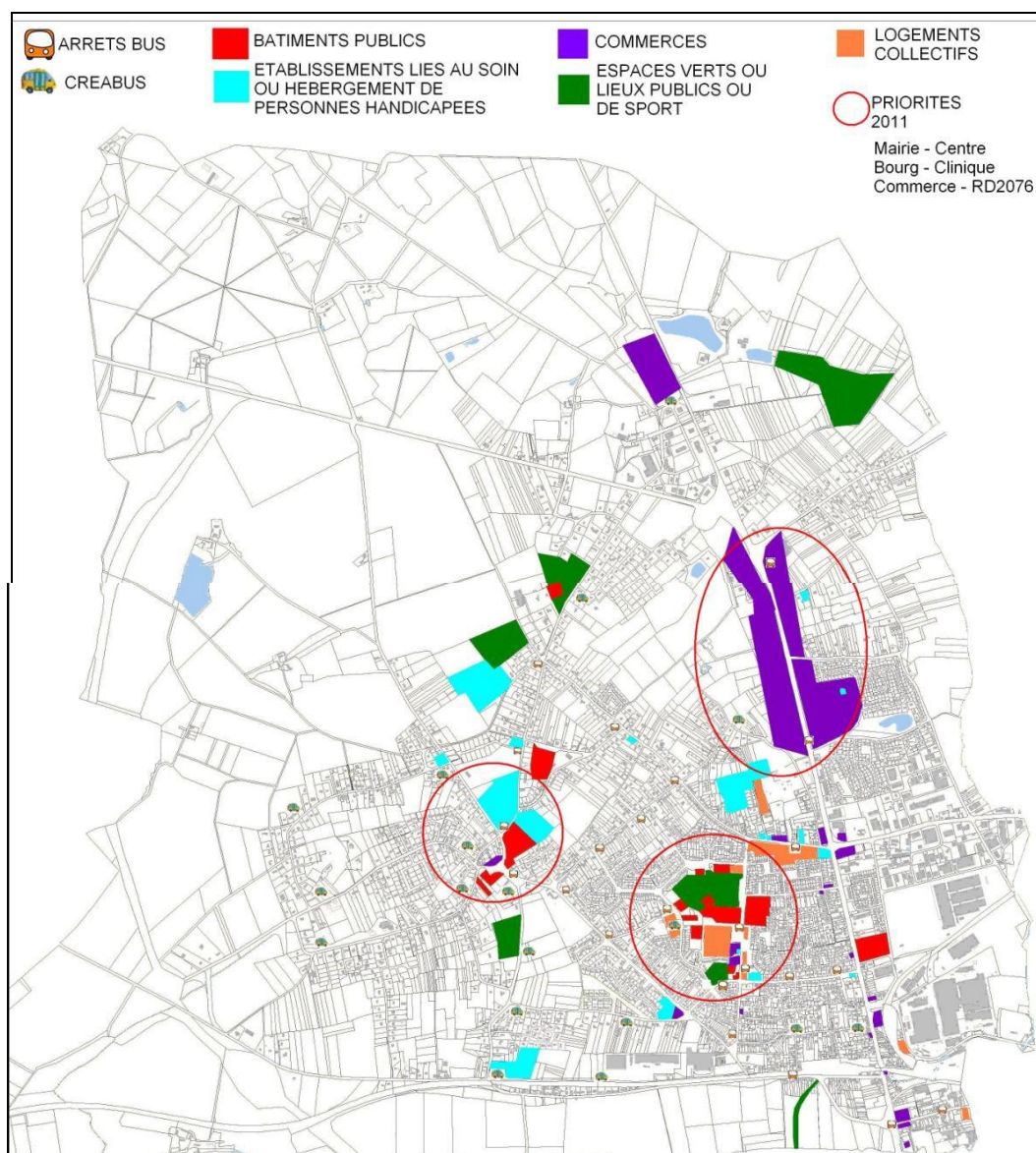
- se déplacer sur les trottoirs et dans les traversées,
- stationner,
- emprunter les transports en commun,
- se renseigner avant et pendant leur déplacement,
- acheter leur titre de transport,
- etc.

4.3. ACTION N° 25 : RENDRE LES TROTTOIRS ET LES TRAVERSEES ACCESSIBLES

4.3.1. Elaborer des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)

Les communes et Bourges Plus étaient tenues d'élaborer leur Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) au plus tard en décembre 2009. D'après les informations communiquées lors du diagnostic, aucune de ces collectivités n'avait engagé une telle réflexion dans les délais.

Depuis cette date, plusieurs collectivités ont lancé leur PAVE, notamment Bourges Plus et les Villes de Bourges et Saint-Doulchard. Ces derniers ont défini des secteurs prioritaires en fonction de leur attractivité et/ou de la fréquentation par les personnes handicapées. A titre d'exemple, voici les secteurs prioritaires définis par la Ville de Saint-Doulchard :





Source : Ville de Saint-Doulchard

Et voici un extrait du diagnostic d'accessibilité fait par le bureau d'études Nérios pour Bourges Plus :





Avenue Carnot – Traversée de la rue Racine

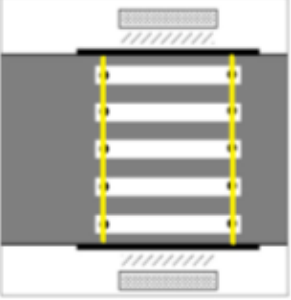
Compléter le passage piétons :
bandes de vigilance et de guidage.
Supprimer 2 ressauts.
Remonter et contraster le panneau de signalisation.
Contraster le poteau EDF.





Implantation standard

-  Bandes d'éveil et de vigilance protectrices
-  Pas de freinage
-  Ressaut
-  Bandes de guidage



Budget prévisionnel

Désignation		Investissement (€ HT)	Fonctionnement (€ HT/an)
Bandes de vigilance		600	
Bandes de guidage		500 €	
Suppression ressauts		1 700 €	
Poteau de signalisation		350 €	
Marquage poteaux		100 €	
Total		3 250 €	
Maitrise d'œuvre	12%	390 €	
Divers et imprévus	10%	325 €	
Total € HT (arrondi à 10)		3 970 €	
Total général € TTC		4 748 €	

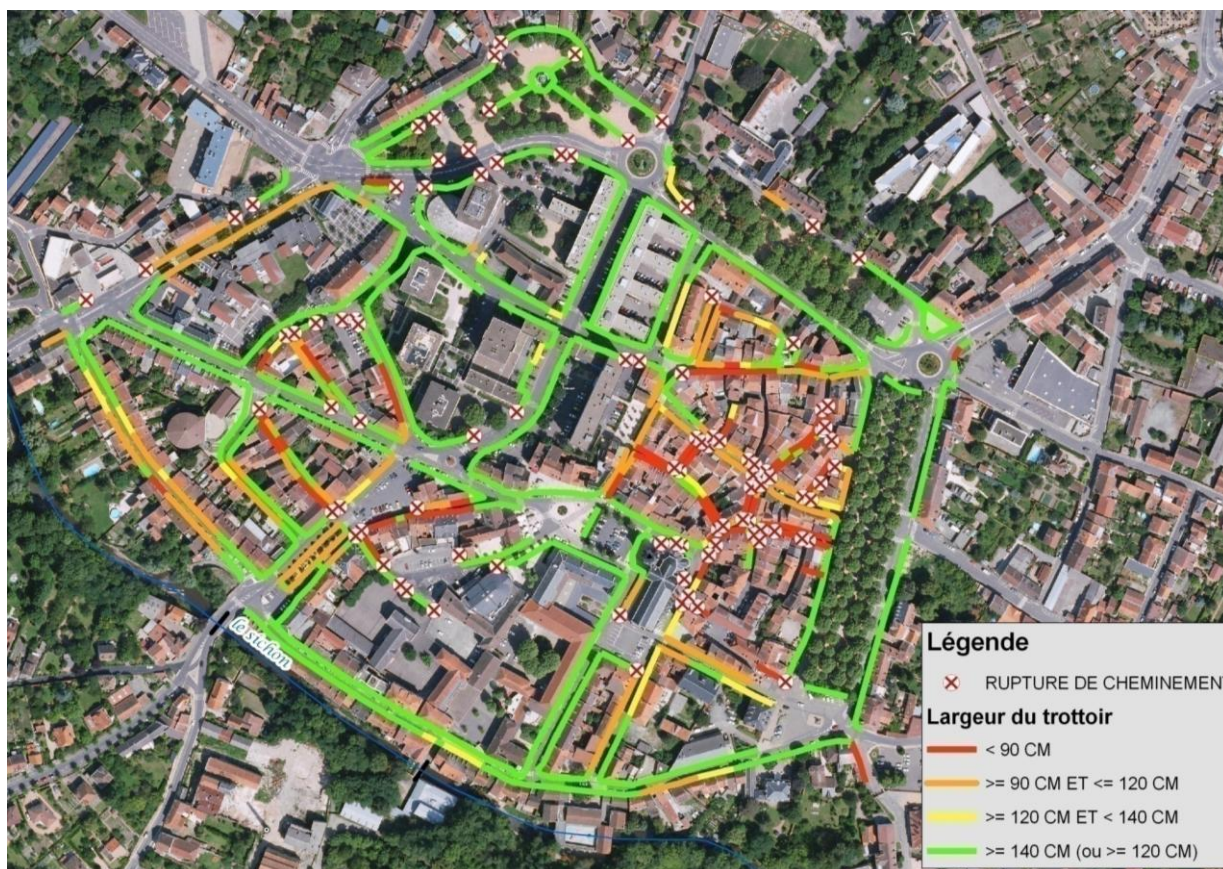
Toutes les collectivités doivent engager rapidement l'élaboration de leur PAVE. Pour rappel, les PAVE ne se limitent pas à un diagnostic. Ils doivent aboutir à une estimation des dépenses à engager et une programmation pluriannuelle.

La Direction Départementale des Territoires (DDT) a mis en place plusieurs outils pour dynamiser la mise en œuvre des PAVE, notamment un site internet, des fiches actions et une lettre d'information.

4.3.2. Cartographier les cheminements accessibles

La cartographie des cheminements accessibles permet de prendre conscience des ruptures de cheminement. Il suffit qu'un seul tronçon soit impraticable pour que l'ensemble d'un itinéraire le soit.

A titre d'exemple, voici la carte réalisée pour le centre-ville de Cusset (Allier) :



Source : Ville de Cusset. Réalisation : SORMEA

Les points problématiques peuvent ensuite être traités selon une programmation pluriannuelle.

La mise en place d'une couche « accessibilité » dans le SIG de Bourges Plus, en partenariat avec les communes et AggloBus, facilitera ce travail tout en offrant des fonctionnalités supplémentaires.

4.3.3. Multiplier les cheminements accessibles

4.3.3.1 Domaines d'application

En agglomération, les dispositions qui suivent s'appliquent de manière obligatoire aux voies nouvelles, aux travaux de modification de la structure ou de l'assiette de la voie et aux réfections de trottoirs.

Par exemple, à Saint-Doulchard, les travaux suivants ont été réalisés dans le centre-ville :

- rampe d'accès à la mairie respectant un pourcentage de pente pour plus de facilité de cheminement aux PMR,
- choix d'un faible dénivelé entre les trottoirs et la chaussée,
- positionnement du mobilier urbain afin de laisser des largeurs de passage suffisantes,

- utilisation de matériaux permettant d'assurer un contraste de couleur pour les déficients visuels, etc.



Source : Ville de Saint-Doulchard

Il est souhaitable d'étendre la mise en œuvre des normes réglementaires aux principaux itinéraires empruntés par les personnes à mobilité réduite sans attendre la mise en œuvre de travaux plus larges, notamment autour des établissements pour personnes âgées ou handicapées, des écoles et des crèches (poussettes), des commerces, des services publics et des équipements publics.

Hors agglomération, les normes qui suivent concernent uniquement le stationnement, les arrêts de transport en commun et les postes d'appel d'urgence.

4.3.3.2 Présentation des principales normes

Les principales normes à retenir sont les suivantes :

Largeur des cheminements

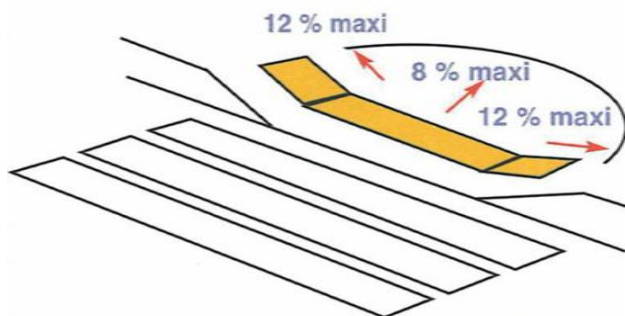
- 1,40 m minimum libre de tout obstacle.
- 1,20 m minimum s'il n'y a aucun mur et aucun obstacle de part et d'autre du cheminement.

Profil en long, pente et dévers

- Ressaut maximal de 2 cm, pouvant être porté à 4 cm maxi si chanfrein à 1/3.
- Dévers maximal de 2 %.
- Pente maximale de 5 %, portée en cas d'impossibilité technique à 8 % sur une longueur ≤ 2 m et jusqu'à 12 % sur une longueur ≤ 50 cm. Un palier de repos est aménagé en bas et en haut de chaque plan incliné et tous les 10 mètres en cheminement continu.

Traversées

- Ressaut maximal de 2 cm, pouvant être porté à 4 cm maxi si chanfrein à 1/3.
- Largeur minimale de l'abaissé de trottoir : 1,20 m.
- Bande d'éveil de vigilance (bande podotactile avec contraste visuel, voir photo ci-dessous à gauche).
- Contraste tactile sur la chaussée.
- Pentences inférieures aux pourcentages indiqués ci-dessous, à droite.



Feux tricolores

- Dispositifs sonores ou vibrants. En raison de leur coût, de tels dispositifs pourront être installés de manière phasée, en priorisant les principaux itinéraires empruntés par les aveugles.



Feu sonore à Vichy

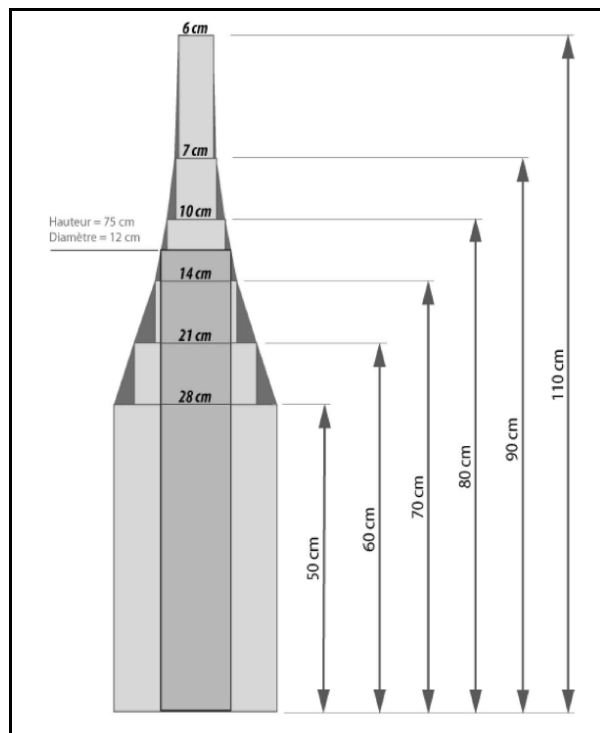


Borne vibrante à Bourges

Bornes et poteaux

L'abaque ci-contre indique les minima réglementaires à respecter afin de permettre aux aveugles de détecter le mobilier avec leur canne et aux malvoyants de le voir à l'avance.

Il est extrait de l'arrêté du 18 septembre 2012, qui impose des dimensions minimales plus réalistes que l'arrêté précédent (2007).



Les barrières destinées à empêcher l'accès des deux-roues motorisés aux allées piétonnes doivent permettre le passage des fauteuils roulants et des poussettes. En voici un exemple à Limas (Rhône) :



Photo : Ville de Limas

Bancs publics

- Il est recommandé de placer des bancs publics, lieux de repos et de convivialité, tous les 200 m environ.

Les aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite apportent du confort et de la sécurité à tous les piétons.

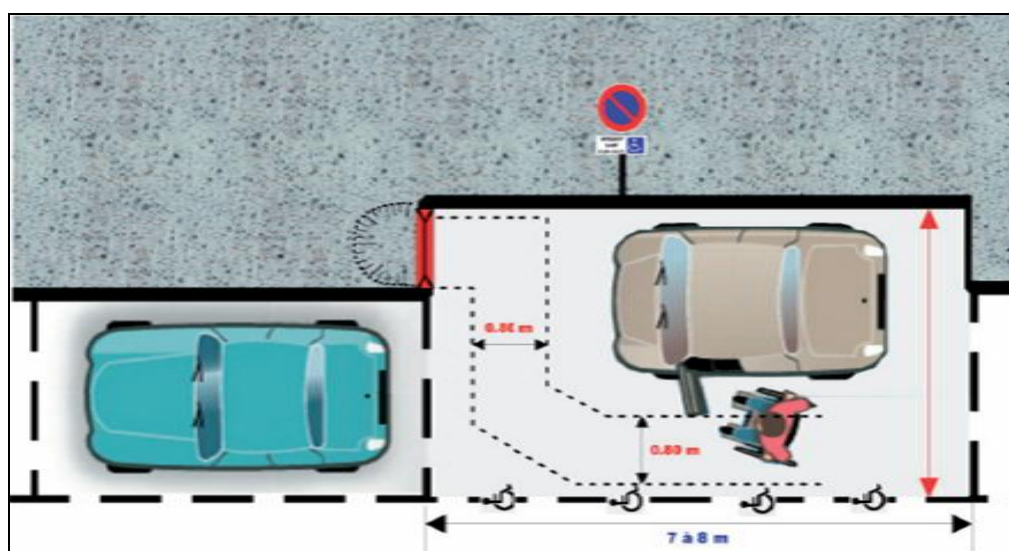
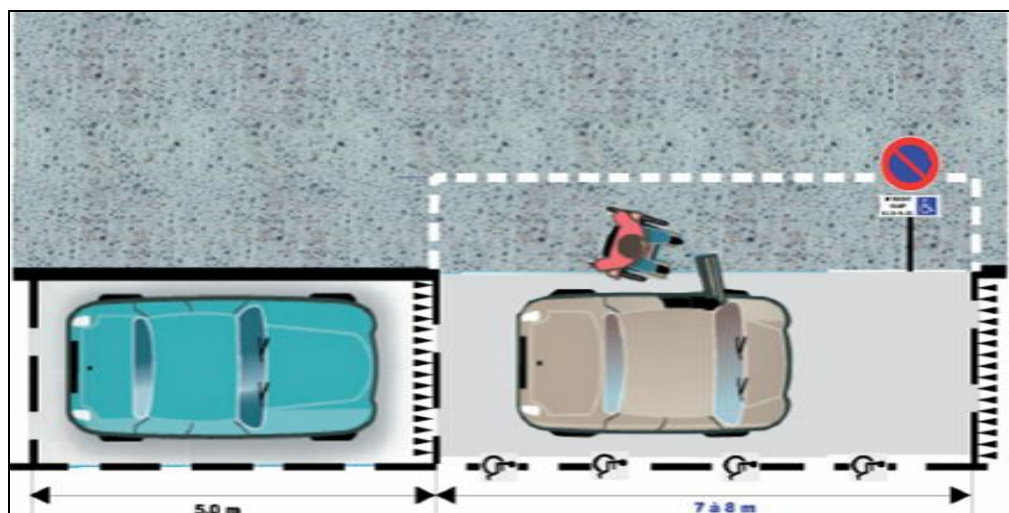
Pour plus de détails, voir la plaquette *Une voirie accessible* (Ministère de l'Ecologie) disponible sur <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Actualisation-du-depliant.html>

4.4. ACTION N° 26 : FACILITER LE STATIONNEMENT DES PERSONNES HANDICAPEES

4.4.1. Respecter les normes techniques réglementaires

L'accessibilité des places de stationnement implique le respect des critères suivants :

- largeur de 3,30 m, au minimum,
- accès de plain pied,
- cheminement accessible jusqu'au trottoir, libre de tout obstacle et d'une largeur minimale de 0,80 m.



Illustrations extraites de la plaquette *Une voirie accessible* (Ministère de l'Ecologie)

Les places non conformes seront réaménagées, déplacées ou supprimées.

4.4.2. Respecter le seuil réglementaire

La loi impose, au minimum, 2 % de places de stationnement réservées et accessibles. Si la zone compte plus de 500 places, le nombre, fixé par arrêté municipal, ne peut être inférieur à 10.

Faute de données suffisantes de la part des communes, il n'est pas possible de savoir si ce seuil est respecté partout.

Lors du diagnostic, seule la Ville de Bourges a communiqué un recensement des places réservées. Fin 2010, 409 places ont été décomptées, dont certaines ne sont pas conformes aux normes. A l'échelle de la Ville, le ratio de 2 % ne serait donc pas atteint, puisqu'il y aurait plus de 20 000 places au total³. Certains secteurs sont donc sous-équipés.

Chaque commune fera un inventaire et une cartographie de son offre afin, le cas échéant, de créer les places réservées manquantes. Ces places seront réparties de manière homogène sur chaque secteur de stationnement.

4.4.3. Bien positionner les places réservées

Les places de stationnement réservées aux personnes handicapées doivent être positionnées au plus près des lieux d'habitat et de destination. Dans les parkings clos, elles seront localisées à proximité immédiate des accès piétons.

On veillera à la continuité des cheminements accessibles aux abords de toutes ces places, en particulier pour les traversées.

4.4.4. Sanctionner l'occupation illicite de ces places

Le stationnement de véhicules non autorisés sur ces places, même bref, devra être sanctionné de manière très stricte.

³ Plus de 20 000 voitures d'habitants de Bourges n'ont pas de place de stationnement privée et stationnent donc en permanence sur l'espace public (*Diagnostic du PDU*, page 200). S'y ajoutent les places occupées par des véhicules venant de l'extérieur et les places non occupées.

4.5. ACTION N° 27 : RENDRE LES TRANSPORTS PUBLICS ACCESSIBLES

4.5.1. Réglementation

4.5.1.1 Introduction

Pour que la conception des transports en commun et de leur environnement en facilite l'accès aux PMR, il est nécessaire de considérer les actions successives du voyageur, à savoir :

- se renseigner pour préparer son voyage,
- acheter son titre de transport,
- se rendre au point d'arrêt,
- attendre le bus, le car ou le train ou le véhicule de transport à la demande,
- repérer le bon véhicule,
- monter à bord,
- se déplacer à l'intérieur du véhicule,
- s'asseoir et se lever (le cas échéant),
- s'informer sur le trajet en cours,
- faire une demande d'arrêt,
- descendre du véhicule,
- se rendre à sa destination.

4.5.1.2 L'échéance de février 2015

La loi prévoit une accessibilité **totale** des services de transport collectif en février 2015, sauf en cas d'**impossibilité technique avérée**, auquel cas le service Libertibus pourra s'y substituer.

La jurisprudence est claire sur la notion d'impossibilité technique. Dans un arrêt relatif au schéma directeur d'accessibilité de la Communauté d'agglomération de Voiron rendu le 1^{er} juillet 2010, la cour administrative d'appel de Lyon a décidé que :

- si le gestionnaire du réseau se trouve face une difficulté technique telle qu'il devrait engager des dépenses manifestement disproportionnées par rapport au coût habituel d'un tel aménagement, il peut ne pas réaliser ces travaux d'accessibilité mais doit, dans ce cas, mettre en place un transport de substitution adapté aux personnes handicapées,
- en revanche, des difficultés budgétaires ne peuvent pas justifier de reporter l'accessibilité des transports aux personnes handicapées. Cela implique en particulier que le nombre d'arrêts présentant une impossibilité technique de mise en accessibilité doit être largement minoritaire.

Voici le détail de cette décision :

« [...] Le schéma directeur d'accessibilité du réseau de transports publics, approuvé le 26 février 2008 par la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais, prévoit qu'outre une centaine de points d'arrêts pour lesquels une impossibilité technique existerait, 1 030 points d'arrêts, dont 380 sur des lignes régulières, ne seront pas concernés par la mise en accessibilité, afin de tenir compte des "contraintes techniques et budgétaires de la collectivité" ; qu'arrétant, pour ce motif, le principe de points d'arrêt à aménager en priorité, le schéma directeur prévoit qu'en 2015, date d'expiration du délai de dix ans susmentionné, à raison de la mise en accessibilité de 25 points d'arrêt par an, 42,5 % des points d'arrêt des lignes régulières seront accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, la mise en conformité des points d'arrêt non sélectionnés et restant à aménager devant être effectuée au même rythme, postérieurement à l'échéance prévue par la loi ; [...] qu'en admettant, par

la délibération en litige, que plus de 1 000 points d'arrêt, soit près de 60 % des arrêts du réseau, ne seraient pas rendus accessibles, dans le délai prévu par la loi, aux personnes handicapées et à mobilité réduite, au seul motif que l'opération aurait un coût global trop élevé mais sans faire état, pour ces différents points d'arrêt, de difficultés techniques qui rendraient le coût de leur aménagement manifestement disproportionné par rapport au coût constaté habituellement en la matière, le bureau de la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais a méconnu les dispositions de l'article 45 de la loi du 11 février 2005. [...] » (Cour d'appel administrative de Lyon, 1^{er} juillet 2010, M. Bouret, requête n° 09LY00079).

Cet arrêt a été déféré au Conseil d'Etat. Les conclusions qui précèdent sont donc susceptibles d'évoluer.

4.5.2. Arrêts du réseau AggloBus

4.5.2.1 Caractéristiques des points d'arrêt accessibles

Les points d'arrêt doivent répondre aux caractéristiques suivantes :

Zone d'attente

- Cheminement en sus de l'espace d'arrêt d'une largeur minimale de 1,40 m hors obstacle (1,20 m en l'absence de mur et d'obstacle de part et d'autre du cheminement).
- Pour les arrêts avec abribus : espace libre de 0,90 m entre le retour d'auvent et la bordure du quai.
- Pente transversale et latérale de 2 % maxi.
- Sièges.
- Zone de manœuvre pour les personnes en fauteuil roulant (1,50 m de diamètre au minimum).

Zone de montée /descente

- Profondeur de 2,30 m minimum.
- Pente transversale et latérale (2 % maxi).
- Matérialisation du bord du quai (pour les déficients visuels).
- Matérialisation de la porte avant (idem).
- Hauteur de quai de 18 cm minimum.

Configuration de l'arrêt

- Configuration à privilégier car elle permet un accostage optimal : point d'arrêt en ligne ou en avancée de trottoir.

Afin d'améliorer l'accessibilité des transports interurbains (cars TER et Lignes 18), il sera opportun de développer la desserte des arrêts urbains aménagés.

4.5.2.2 Nombre d'arrêts accessibles

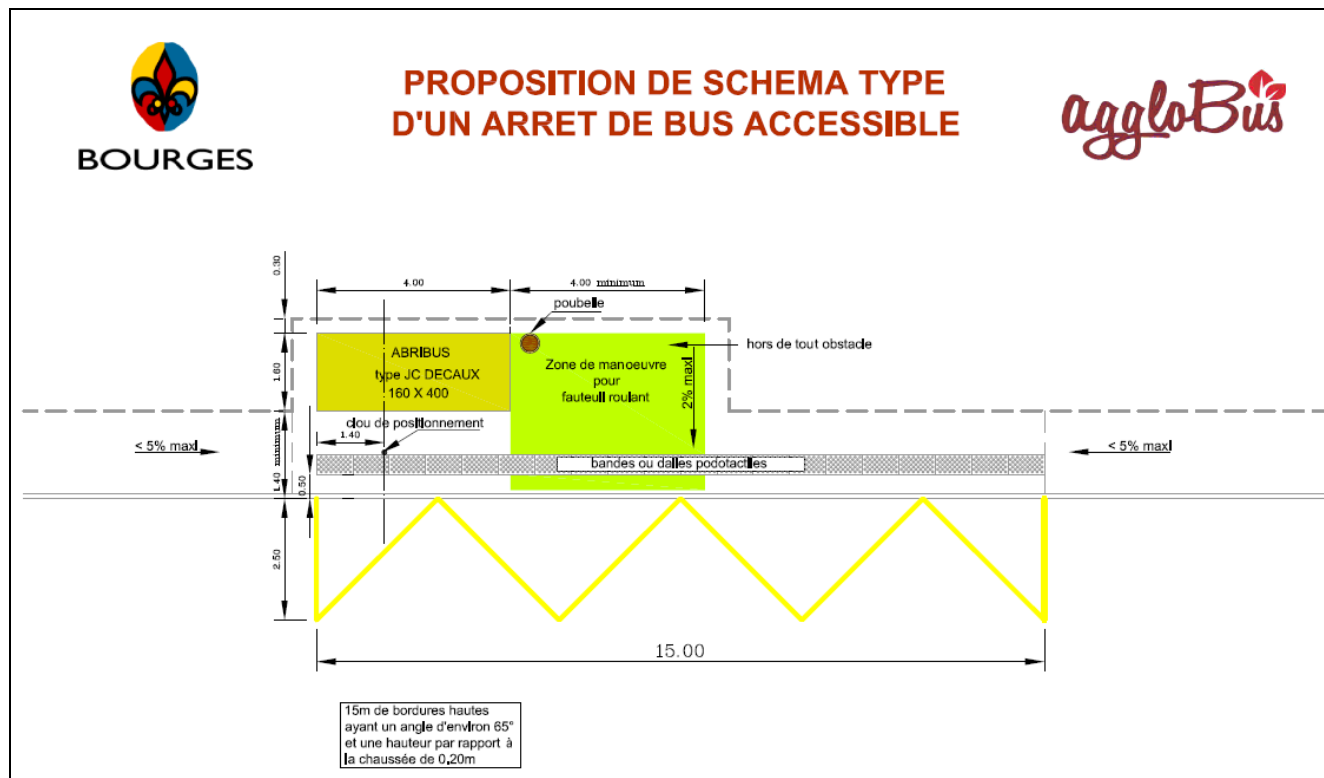
D'après un recensement fait par les communes et AggloBus en 2011, la situation était la suivante :

Commune	Nombre d'arrêts	Arrêts accessibles	% arrêts accessibles
Bourges	370	49	13 %
Saint-Doulchard	60	0	0 %
Saint-Germain-du-Puy	37	Non communiqué	Non communiqué
Saint-Florent/Cher	24	2	8 %
Trouy	20	8	40 %
La Chapelle-Sain-Ursin	19	1	5 %
Plaimpied-Givaudins	17	0	0 %
Fussy	15	0	0 %
Pigny	9	0	Non significatif
Le Subdray	8	0	Non significatif
Berry-Bouy	6	0	Non significatif
Morthomiers	1	1	Non significatif
Marmagne	1	1	Non significatif
Total	587 (dont 550 hors St-Germain)	62 (hors St-Germain)	11 %

Plus de 6 ans après la parution de la loi de 2005 et moins de 4 ans avant la date butoir pour la mise en accessibilité totale, seulement 11 % des arrêts sont accessibles. Au total, il reste 525 arrêts non accessibles.

4.5.2.3 Aménagement type d'un arrêt

Un aménagement type d'arrêt a été défini, en partenariat avec l'exploitant et la mission accessibilité de la Ville de Bourges. Il est proposé à chaque commune, avec un appui technique de l'exploitant et une visite de terrain systématique.



En outre, la signalétique a été repensée avec l'association Valentin Haüy pour la rendre lisible par tous. Cette nouvelle signalétique sera déclinée progressivement sur tous les arrêts :



4.5.2.4 Coût moyen de mise en accessibilité d'un arrêt

Les chiffres ci-dessous se basent sur l'expérience du réseau de l'agglomération de Clermont-Ferrand, qui a déjà mis en accessibilité 375 arrêts.

Pour le dernier appel d'offres (2011), qui concernait une ligne complète (96 arrêts), le coût moyen de mise en accessibilité d'un arrêt est de 8 900 € HT s'il n'y a pas d'abribus à repositionner et de 10 300 € HT avec repositionnement de l'abribus. Sont inclus dans ce coût :

- le quai,
- le poteau d'arrêt (le cas échéant),
- le repositionnement de l'abribus (le cas échéant, coût moyen 1 400 € HT),
- les gaines électriques, installées en prévision d'un raccordement futur, par exemple pour un système d'information (le raccordement proprement dit coûte 400 € HT de plus),
- les poubelles,
- dans certains cas, l'aménagement de la traversée la plus proche (abaissé + dalle podotactile).

Ce coût moyen de 10 000 € HT par arrêt a été retenu par AggloBus..

4.5.2.5 Programmation pluriannuelle à prévoir

Dans le cadre de la préparation du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA), la commission d'accessibilité élargie aux associations œuvrant dans le domaine du handicap a décidé lors de ses réunions du 12 mai 2010 et du 15 février 2011 de réaliser en priorité la mise en accessibilité totale des lignes 1 à 5 du réseau (qui transportent 71 % des voyageurs), ainsi que les arrêts situés sur d'autres lignes présentant des intérêts spécifiques pour les usagers.

Selon cette programmation, les arrêts mis en accessibilité en priorité se répartiraient ainsi :

Commune	Nombre d'arrêts	Nombre d'arrêts rendus accessibles en priorité	% arrêts accessibles sur la base de cette programmation
Bourges	370	242	65 %
Saint-Doulchard	60	30	50 %
Saint-Germain-du-Puy	37	37	100 %
Saint-Florent/Cher	24	20	83 %
Trouy	20	13	65 %
La Chapelle-Sain-Ursin	19	8	42 %
Plaimpied-Givaudins	17	4	24 %
Fussy	15	9	60 %
Pigny	9	1	Non significatif
Le Subdray	8	8	Non significatif
Berry-Bouy	6	0	Non significatif
Morthomiers	1	1	Non significatif
Marmagne	1	1	Non significatif
Total	587	374	64 %

Selon ces critères, 64 % des arrêts (dont les 62 arrêts accessibles aujourd'hui) sont inscrits comme prioritaires.

Le syndicat AggloBus défend cette approche, qu'il juge pragmatique, au regard du nombre important d'arrêts du réseau par rapport à la taille de l'agglomération. Sur la base de cette programmation, 312 arrêts resteraient à aménager.

11 impossibilités techniques avérées (ITA) ont été identifiées à ce jour, mais certains arrêts pourront être déplacés. On peut donc partir sur la base d'environ 10 ITA. A titre de comparaison, le réseau grenoblois a 28 ITA pour 1 000 arrêts et le réseau nantais aucune.

Une accélération de la programmation apparaît nécessaire, au risque de produire un Schéma Directeur d'Accessibilité qui ne serait pas recevable.

Cependant, la restructuration du réseau autour d'un futur BHNS plaide pour une lecture pragmatique de la loi de 2005, en aménageant en priorité les arrêts dont on peut supposer qu'ils seront pérennes suite à une telle restructuration. C'est d'ailleurs l'esprit du schéma directeur d'accessibilité en cours d'élaboration, dont la finalisation est une priorité.

Selon la loi de 2005, la mise en accessibilité du réseau implique de budgéter autour de 150 arrêts par an dès 2012. Aujourd'hui, il convient d'aménager en priorité les arrêts dont on est sûrs qu'ils seront maintenus, et de provisionner un complément. Le coût total avoisinerait 5 M€. AggloBus a mis en place, depuis fin 2011, une politique d'aide au financement de la mise en accessibilité des arrêts. L'enveloppe actuelle est de 100 000 € par an, elle sera doublée fin 2012 et pourra encore être augmentée afin d'accélérer la mise en œuvre de cette politique.

4.5.3. Véhicules du réseau AggloBus

4.5.3.1 Caractéristiques des véhicules accessibles

Les véhicules doivent répondre aux caractéristiques suivantes :

- Plancher bas ou palette.
- Mains courantes et barres d'appui.
- Largeur de passage de 90 cm minimum.
- Présence d'un espace pouvant accueillir un fauteuil roulant et conformité de cet espace (dosseret, dispositif de maintien latéral, instructions avec pictogramme et texte, barre d'appui sur la paroi latérale, bouton de demande d'arrêt...).
- Hauteur des valideurs : 80 à 100 cm.
- Information sonore et visuelle.
- Etc.

4.5.3.2 Rappel du diagnostic

Fin 2011, 22 véhicules sur 77 (29 %) sont totalement accessibles.

4.5.3.3 Préconisation

Pour atteindre l'objectif fixé par la loi, il sera nécessaire de rendre le reste du parc accessible, soit par aménagement des véhicules existants (dont une partie est déjà partiellement accessible⁴), soit par acquisition ou location de véhicules accessibles.

Ce sera le cas, puisque tous les véhicules seront accessibles en 2015, selon une exigence fixée dans le cahier des charges de la future DSP (délégation de service public) des transports urbains.

4.5.4. Adapter Libertibus aux nouveaux besoins

Le service Libertibus se substituera au réseau AggloBus pour les arrêts non aménagés.

Dans un souci d'équité avec les personnes valides, il est souhaitable que ce service fonctionne tous les jours et que ses horaires de fonctionnement soient étendus. Dans un premier temps, l'offre sera renforcée de 50 %. A terme, il est préconisé au minimum un fonctionnement du lundi au samedi, de 6h30 à 20h00.

Comme aujourd'hui et conformément à la loi de 2005, le coût pour l'usager sera identique à celui des lignes classiques. Il est préconisé que son accès soit ouvert à toutes personnes remplissant les critères de handicap, qu'elles résident ou dans une des 17 communes d'AggloBus.

4.5.5. Transports interurbains

Voir pages 18-23.

⁴ Ainsi, plus de la moitié des véhicules sont d'ores et déjà dotés d'un plancher bas intégral et d'un aménagement UFR (unité fauteuil roulant).

4.6. ACTION N° 28 : FORMATION, CONCERTATION ET INFORMATION

4.6.1. Formation des acteurs

4.6.1.1 Conception et réalisation des aménagements de voirie

Pour assurer une bonne prise en compte des PMR dans tous les projets et tous les aménagements, le besoin de formation est important, tant du côté des collectivités locales que des services de la DDT, des bureaux d'études privés et des entreprises de travaux publics.

Il est nécessaire d'améliorer la formation de tous les acteurs, en particulier au sein des services communaux et communautaires. Cette formation pourra opportunément se faire avec les associations de personnes handicapées, en veillant à la prise en compte de tous les types de handicaps. Une mise en situation (fauteuil roulant, yeux bandés, oreilles bouchées...) permet de prendre conscience de manière marquante de la réalité et des contraintes de chaque handicap.

Par ailleurs, la problématique des personnes à mobilité réduite sera intégrée dans tous les cahiers des charges et dans tous les dossiers de consultation des entreprises. On veillera en particulier à rappeler les normes réglementaires et/ou les dimensionnements souhaités. La prise en compte de cette problématique par les maîtres d'œuvre constituera un critère de sélection des offres. En complément, le suivi des travaux permettra d'éviter que des erreurs comme des abaissés de trottoirs trop hauts, trop pentus ou mal positionnés ne se reproduisent.

4.6.1.2 Personnel du réseau urbain

Les conducteurs de bus, les contrôleurs et les agents d'accueil du réseau urbain sont en contact direct avec les personnes à mobilité réduite. Il est donc indispensable qu'ils connaissent leurs caractéristiques et leurs besoins.

Réalisée en partenariat avec associations de personnes handicapées, leur formation inclura *a minima* les volets suivants :

- connaissance des différents publics et de leurs besoins,
- réglementation,
- formation à l'accostage (pour les conducteurs).

Là encore, une mise en situation permet de prendre conscience de la réalité et des contraintes de chaque handicap.

Une formation de 180 collaborateurs a été réalisée en 2008-2009, sous forme de sessions d'une journée, réalisées en collaboration avec les correspondants locaux de l'APF (Association des Paralysés de France). Il est souhaitable de renouveler régulièrement ce type de formation afin de toucher l'ensemble du personnel et notamment les nouveaux recrutés.

4.6.2. Diffusion des bonnes pratiques

Toutes les communes ne disposant pas des moyens humains et des compétences suffisantes, la diffusion des bonnes pratiques contribuera à la qualité des actions menées en direction des personnes à mobilité réduite, en particulier dans les petites communes.

4.6.3. Commissions pour l'accessibilité aux personnes handicapées

La loi du 11 février 2005 impose la création d'une commission pour l'accessibilité à AggloBus, Bourges Plus et dans les communes de 5 000 habitants et plus (Bourges, Saint-Doulchard et Saint-Florent/Cher). Fin 2011, Saint-Florent n'avait pas encore créé une telle commission.

Il est souhaitable de créer également une commission pour l'accessibilité dans les autres communes importantes, par exemple à partir de 1 500 habitants (Saint-Germain-du-Puy, Trouy, la Chapelle-Saint-Ursin, Marmagne, Fussy et Plaimpied-Givaudins).

Il est essentiel d'intégrer à ces commissions des représentants de tous les types de handicaps (moteur, visuel, auditif, mental...).

Ces commissions doivent, selon la loi, se réunir au moins deux fois par an. Elles dressent le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elles établissent un rapport annuel présenté en conseil municipal et font toute les propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant.

Il est préconisé que ces commissions se réunissent plus fréquemment, en particulier pour faire le point sur l'avancement des projets et pour évaluer les aménagements réalisés.

4.6.4. Conception et évaluation des projets

Au-delà des missions assez formelles assignées aux commissions pour l'accessibilité aux personnes handicapées, il est préconisé d'associer les personnes handicapées aux projets de voirie et d'urbanisme, de leur conception à leur mise en œuvre et à leur évaluation. La qualité des réalisations n'en sera que meilleure et l'argent public sera ainsi investi à bon escient.

Comme les commissions d'accessibilité, cette concertation associera des représentants de tous les types de handicaps.

4.6.5. Information

Seront communiqués aux associations mais aussi au grand public :

- le plan des cheminements accessibles (trottoirs et traversées),
- le plan des places de stationnement réservées aux personnes handicapées,
- le plan des lignes et arrêts de transports en commun accessibles.

4.7. PHASAGE, PARTENARIAT ET FINANCEMENT

4.7.1. Calendrier

Au fil des travaux : mise en accessibilité de la voirie.

2012-2013 : accélération de l'élaboration des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE).

Fin 2012 ou début 2013 : Finalisation du schéma directeur d'accessibilité (SDA) du réseau AggloBus.



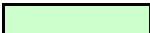
A partir de 2012 : accélération de la mise en accessibilité des arrêts pérennes du réseau de transport urbain.

A partir de 2016 : mise en accessibilité des autres arrêts du nouveau réseau de transport urbain.

2012-2015 : achèvement de la mise en accessibilité des véhicules du réseau AggloBus.

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Au-delà
25	Rendre les trottoirs et les traversées accessibles	PAVE										
26	Faciliter le stationnement des personnes handicapées											
27	Rendre les transports publics accessibles	Mise en accessibilité véhicules et arrêts pérennes				Autres arrêts						
		SDA										
28	Formation, concertation et information											

Légende :

	Etude
	Travaux
	Mise en œuvre

La programmation des travaux, le partenariat et le financement seront définis par les différents Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) et par le schéma directeur d'accessibilité (SDA) du service de transport urbain.

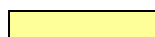
4.7.2. Maîtrises d'ouvrage

		Bourges Plus	AggloBus	Exploitant du réseau AggloBus	Communes	Communautés de communes voisines	Département	Région	Etat	ADEME	Chambres consulaires	Associations	SNCF / RFF	Maîtres d'oeuvre
25	Rendre les trottoirs et les traversées accessibles													
26	Faciliter le stationnement des personnes handicapées													
27	Rendre les transports publics accessibles													
28	Formation, concertation et information	S												

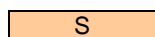
Légende :



Maître d'ouvrage / pilote de l'action



Partenaire



S Soutien technique aux communes (au besoin en faisant appel à des compétences extérieures)

4.7.3. Financement

4.7.3.1 Financement actuellement envisagé

AggloBus a inscrit au budget 2012 une enveloppe de 100 000 €, afin de limiter la part demandée aux communes, lesquelles ont déjà à financer la mise en accessibilité du reste de leur voirie. Le taux de subventionnement prévu est de 80 %, avec un coût plafonné à 10 000 € HT par arrêt (soit une subvention maximale de 8 000 € HT par arrêt).

Une telle enveloppe permettrait de contribuer au financement d'au moins 12 arrêts par an, ce qui en laisserait un peu plus de 400 à la charge des communes.

Dans un premier temps, cette enveloppe sera doublée (fin 2012).

4.7.3.2 Préconisation

Comme indiqué aux pages 55-56 du *Plan d'action du PDU* (document n° 5), une augmentation du taux du versement transport de 1,1 % à 1,25 % permettrait de dégager 1,35 M€ supplémentaires chaque année, soit au total 4,05 M€ sur 3 ans (2012-2014).

Ceci laisse une marge de manœuvre. Les nouvelles recettes du versement transport pourraient être dédiées pour partie à la mise en accessibilité. L'enveloppe annuelle allouée par AggloBus pourrait alors être encore augmentée.

4.7.3.3 Rappel

En 2011, la contribution de Bourges Plus et des communes au déficit de fonctionnement des transports urbains sur leur budget général est de 670 000 €, soit 5 % du budget fonctionnement, tandis qu'elle est en moyenne de 30 % dans les autres agglomérations de plus de 100 000 habitants sans transport en commun en site propre (voir page 56 du *Plan d'action du PDU*).

4.8. INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

- Nombre de Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) achevés.
- Linéaire de trottoirs rendus conformes à la réglementation.
- Nombre de traversées aménagées.
- Nombre et ratio de places de stationnement conformes à la réglementation.
- Nombre de véhicules de transport urbain totalement accessibles.
- Nombre d'arrêts de transport urbain totalement accessibles.
- Nombre de voyages sur le service Libertibus, avec la typologie de la clientèle (notamment le détail par type et niveau de handicap).

GLOSSAIRE

ADEME : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

BHNS (bus à haut niveau de service) : un BHNS est un transport en commun en site propre, assuré par des véhicules routiers (bus, trolley). Par une approche globale (matériel roulant, infrastructure, exploitation), le BHNS assure un niveau de service supérieur aux lignes de bus traditionnelles (fréquence, vitesse, confort, régularité, accessibilité). Il s'approche du niveau de service d'un tramway.

CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (service technique du Ministère de l'Ecologie).

DDT : Direction Départementale des Territoires.

Intermodalité : utilisation successive de plusieurs modes de déplacement au cours du même déplacement.

PAVE : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics.

PDU : Plan de Déplacements Urbains.

PMR : personne à mobilité réduite.

SDA : schéma directeur d'accessibilité.

TER : transports express régionaux.

Zone de rencontre : la zone de rencontre constitue l'aménagement intermédiaire entre la zone 30 et l'aire piétonne. Les véhicules y sont autorisés, mais leur vitesse est limitée à 20 km/h. Pour plus de détails, voir dans le *Document n° 5 : plan d'action*.

RESSOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

PERSONNES ET STRUCTURES RESSOURCES

- CERTU, 9 rue Juliette Récamier 69456 Lyon Cedex 06. Tél. : 04 72 74 58 00. Les ouvrages mentionnés ci-dessous sont téléchargeables sur le site : www.certu.fr ou peuvent être commandés par voie postale ou par internet. Au sein du CERTU, la chargée de mission Accessibilité et personnes âgées est Maryvonne DEJEAMMES, 04 72 74 58 67, maryvonne.dejeammes@developpement-durable.gouv.fr
- Délégation Ministérielle à l'Accessibilité / l'Observatoire Interministériel de l'Accessibilité : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Accessibilite-.html>

BIBLIOGRAPHIE

Nota : La plupart des documents figurent sur le CD-Rom remis à l'issue de l'étude.

Personnes à mobilité réduite

- *Une voirie accessible* (Ministère de l'Ecologie, 2012, 10 pages), <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Actualisation-du-depliant.html>
- *Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées*, http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?sessionId=93887F60555F9C42736020ADAAA7E36D.tpdjo10v_3?cidTexte=JORFTEXT000000809647&categorieLien=id
- *Arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics* (6 pages), <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000646680&fastPos=30&fastReqlD=909048548&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>
- *Arrêté du 18 septembre 2012 modifiant l'arrêté du 15 janvier 2007* (2 pages), http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20121002&numTexte=21&pageDebut=15440&pageFin=15440
- *Savoirs de base en sécurité routière – Les personnes à mobilité réduite (PMR)* (CERTU, fiche n° 04, juillet 2006, 5 pages), <http://www.certu-catalogue.fr/savoirs-de-base-en-securite-routiere-modes-doux.html>
- De nombreux autres documents peuvent être téléchargés sur le site de l'Observatoire Interministériel de l'Accessibilité www.developpement-durable.gouv.fr/-Centre-de-Ressources-de-l-.html

Piétons

- *Plan piéton de la Ville de Strasbourg* (janvier 2012, 84 pages), www.strasbourg.eu/deplacement/PlanPieton.pdf?FileID=documentsprincipaux%2fplanpieton.pdf

- *Plan piéton de la Chapelle-Blain* (Loire-Atlantique, 800 habitants, septembre 2011, 8 pages), www.certu.fr/fr/Sécurité_et_circulation_routières-n28/Pietons_et_personnes_a_mobilite_reduite-n116/IMG/pdf/15La_chapelle_M_Poupart.pdf
- *L'aire piétonne* (CERTU, novembre 2008, 8 pages), <http://www.voirie-pour-tous.info/Documents-de-reference-du-code-de-la-rue.html>
- *Piétons et cyclistes – Propositions pour des aménagements de circulations douces* (Fédération pour les circulations douces en Essonne, 12 pages), www.circulationsdouces91.org/Presentations-PPT_et_PDF/memento-FCDE.pdf.
- *Aménagement urbain : les piétons sur le devant de la scène*, Catia RENNESSON, article paru dans la Revue Techni-Cités du 8.04.2004 (8 pages), www.certu.fr/IMG/pdf/11-6.pdf.
- *Savoirs de base en sécurité routière – Les piétons au cœur de l'aménagement de l'espace public urbain*, CERTU (fiche n° 02, juin 2006, 5 pages).
- *Charte du piéton*, Le Grand Lyon (11 pages), www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/Pdf/activites/deplacements/Charte_pieton.pdf
- *Répercussions socio-économiques d'une extension du secteur à priorité piétonne dans le centre-ville de Genève*, Observatoire Universitaire de la Mobilité / Laboratoire d'Economie Appliquée, (2001, 89 pages), <http://www.unige.ch/ses/geo/oum/doc/planpietons/RAPPORTFINAL.pdf>
- *Piétons et cyclistes, de bons clients pour vos commerces* (FUBicy, 2003), www2.ademe.fr/servlet/getDoc?cid=96&m=3&id=25146&p1=02&p2=12&ref=17597
- *Campagne Manger Bouger*, www.inpes.sante.fr/index2.asp?page=30000/actus2010/018.asp
- *Bilan de la signalétique piétonne de la campagne Manger Bouger* (2011, 8 pages), www.certu.fr/fr/Sécurité_et_circulation_routières-n28/Pietons_et_personnes_a_mobilite_reduite-n116/IMG/pdf/13Inpes_AJ_Serry.pdf

Partage de l'espace / modération de la vitesse

- Documents de référence sur la démarche Code de la rue et les zones de circulation particulières : <http://www.voirie-pour-tous.info/Documents-de-reference-du-code-de-la-rue.html>
- *Aménagements et sécurité routière – Journée de présentation de résultats de recherches et d'études* (Fondation Sécurité Routière / CERTU, avril 2011, 32 pages).
- *Aménagements et bonnes pratiques pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre* (Rue de l'Avenir, 2007, 25 pages).
- *Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 : quels domaines d'emploi ?* (CERTU, août 2009, 8 pages).
- *Un enjeu pour la ville : modérer la circulation* (Rue de l'Avenir / CERTU, 4 pages).
- Fiches « *Petits aménagements de sécurité* » (CERTU / SETRA / CETE Normandie-Centre). Ces fiches donnent des exemples concrets d'aménagements. Exemples de fiches : « *Zone 30 en secteur pavillonnaire* », « *Entrée d'agglomération : rétrécissement par îlot franchissable et effet de porte* » (4 pages pour chaque fiche).
- Fiches « *Savoirs de base en sécurité routière* » (CERTU). Environ 20 fiches éditées à ce jour, notamment la fiche « *Maîtrise des vitesses par l'aménagement* » (fiche n° 03, juin 2006).
- *La voirie urbaine, un patrimoine à réhabiliter* (Y. le Gal, 2002, 85 pages), <http://www.innovations-transport.fr/IMG/pdf/192-R01MT33.pdf>
- *La consommation d'espace-temps des divers modes de déplacement en milieu urbain* (F. Héran et E. Ravalet, juin 2008, 188 pages), http://www.recherche-innovation.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_conso_d_espace_IdF_Heran_08_cle213846.pdf

Zones 30

- Site internet *Ville 30* : <http://ville30.org>
- *La zone 30* (CERTU, novembre 2008, 6 pages).
- *Généralisation des zones 30 – L'exemple de Lorient, la ville des quartiers tranquilles* (CERTU, novembre 2008, 8 pages).

- *La zone 30 : question de bonne conduite* (Ville de Lorient, 2 pages), <http://www.lorient.fr/fileadmin/ville-de-lorient/2-vivre-a-lorient/qualitedevie/Brochure-zone30.pdf>
- *Zones 30 : des exemples à partager* (CERTU, août 2006, 148 pages).
- *Un enjeu pour la ville : apaiser le trafic dans les quartiers, grâce aux zones 30* (Rue de l'Avenir / CERTU, 4 pages).
- *Zones 30 : des quartiers à vivre* (CERTU, 6 pages).

Zones de rencontre

- Décret 2008-754 du 30 juillet 2008 (téléchargeable sur le site www.legifrance.fr).
- *La zone de rencontre* (CERTU, novembre 2008, 8 pages).
- Observatoire National des Zones de Rencontre (ONZoR) : www.voiriepourtout.developpement-durable.gouv.fr/zone-de-rencontre-r127.html (présentation, réglementation, nombreux exemples français, etc.).
- <http://velobuc.free.fr/zonerencontre.html> (présentation, historique, exemples).
- <http://velobuc.free.fr/zonerencontrephotos.html> (photos commentées).
- www.zonederencontre.ch (équivalent suisse de l'Observatoire National des Zones de Rencontre)
- www.shared-space.org (site en anglais).

Carrefours urbains

- *Carrefours urbains* (CERTU, juin 2010, 180 pages).