



**Agence d'urbanisme
et de développement durable
Lorraine Nord**

inf  **bservatoire**






n°29 / Avril 2012



Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)



Sommaire

	Les grands principes de la loi du 11 février 2005	1
	Le PAVE : une obligation légale	2
	Les modalités d'information et de validation du PAVE	3
	Une élaboration en plusieurs phases	4
	Ce qu'il faut retenir	6

Avec la loi du 11 février 2005, dite loi « handicap », la France se fixe des objectifs ambitieux qui, lorsqu'ils seront atteints, pourront radicalement changer le quotidien des personnes handicapées en leur permettant de circuler, travailler, faire leurs démarches administratives, se distraire, de la manière la plus fluide possible.

Parmi les objectifs à atteindre figure la mise en accessibilité de l'espace public, des services de transport et des bâtiments publics. Pour réussir ce défi, la loi prévoit l'élaboration d'un **P**lan de mise en **A**ccessibilité de la **V**oie et des **E**spaces publics (PAVE) pour chaque commune. Celui-ci permet de faire un état des lieux de l'accessibilité des communes, avec leurs contraintes architecturales et urbanistiques, et de le confronter avec les besoins des personnes en situation de handicap, pour déterminer les actions envisageables et souhaitables.

Forte de l'expérience qu'elle a développé depuis de nombreuses années sur les questions de l'accessibilité (création de la base de données Loge'Adapt 54 en 2003, Observatoire de la demande en lieux de vie des personnes âgées et des personnes handicapées pour le Conseil Général 54 en 2008, PLU Pilote de la ville de Longwy comprenant un diagnostic de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics), l'AGAPE se tient à disposition des communes pour la réalisation de leur plan d'accessibilité, obligatoire depuis décembre 2009.



Les grands principes de la loi du 11 février 2005

La prise en compte de tous les usagers...

L'accessibilité concerne tout le monde. Elle prend en compte tous les types de déficiences (en ne se focalisant pas sur la seule déficience motrice).

Ainsi, l'amélioration de l'accessibilité bénéficie à une très large part de la population :

- les personnes ayant une déficience auditive, intellectuelle, motrice ou visuelle.
- les personnes âgées et fatigables, les enfants, les femmes enceintes, les personnes chargées ou encombrées (sacs, paquets, poussette...), les personnes étrangères ne parlant pas la langue du pays...

Le nombre croissant de personnes âgées rend l'enjeu de mise en accessibilité et d'autonomie pour tous d'autant plus fort pour les com-

munes. Fatigabilité et pénibilité dans les déplacements sont autant de symptômes qui réduisent la possibilité de se déplacer et d'utiliser les services en toute autonomie. **Améliorer l'accessibilité de sa commune et de ses services, c'est donc aussi conserver l'autonomie de ces personnes et permettre leur maintien à domicile.**



... sur l'ensemble de la chaîne de déplacement

L'accessibilité est la faculté de se rendre sans difficulté d'un point à un autre, quel que soit le motif du déplacement : accompagner ses enfants à l'école, faire ses courses, rendre visite à un ami, aller au cinéma, etc.

L'accessibilité revêt donc une notion d'itinéraire. Elle concerne **l'ensemble de la chaîne du déplacement**. Celle-ci doit être continue, sans obstacle et utilisable en toute sécurité. Elle doit prendre en compte la voirie, les espaces publics, les transports et les bâtiments. La moindre rupture d'un maillon de la chaîne bloque l'ensemble du déplacement.



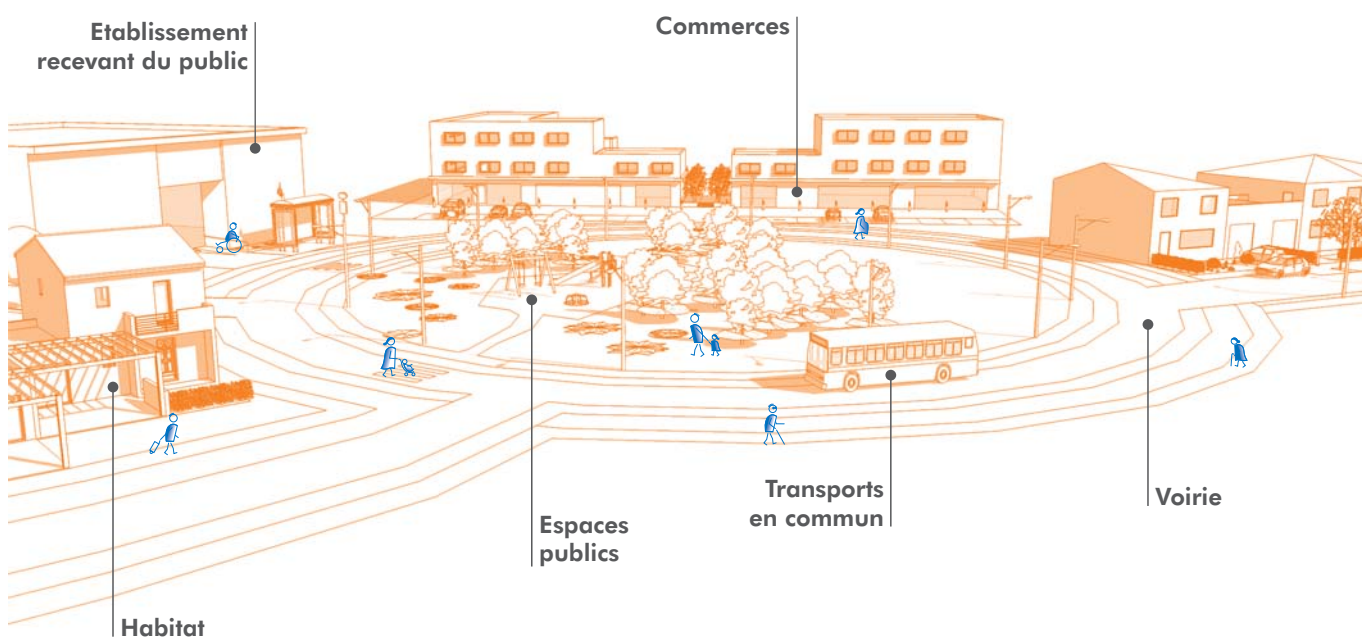
Le PAVE : une obligation légale

Pour répondre à ce défi de l'accessibilité, la loi prévoit l'élaboration d'un document de référence, le PAVE, qui présente **un état des lieux de l'accessibilité**, des **propositions de travaux** pour améliorer cette accessibilité, ainsi que leur **chiffrage** et leur **programmation**.

Bien que le PAVE soit obligatoire depuis le 23 décembre 2009, comme le prévoient l'article 45 de la loi de 2005, le décret du 21 décembre 2006 et l'arrêté du 15 janvier 2007, de nombreuses communes ne l'ont toujours pas élaboré. Les communes qui ne disposent pas à ce jour d'un tel plan doivent donc se mettre en règle.

L'élaboration du PAVE est par défaut une compétence communale. L'établissement public de coopération intercommunale (EPCI), quand il existe, peut être chargé de cette élaboration s'il en a explicitement reçu la compétence de la part des communes par un transfert opéré selon la procédure prévue à l'article L 5211-17 du code général des collectivités territoriales. Ce n'est pas parce que l'EPCI exerce la compétence « création, aménagement et entretien de la voirie » qu'il est obligatoirement compétent pour élaborer le PAVE. Ces deux compétences n'ont aucun lien entre elles.

Les communes sont responsables de la réalisation du PAVE d'une part, et du diagnostic et de la mise en accessibilité de leurs ERP (mairie, salle polyvalente, école, église...) d'autre part. Ces deux obligations sont indépendantes. Mais quand cela se présente, il est particulièrement pertinent de réaliser une démarche conjointe afin d'assurer le lien entre le bâti et la voirie (y compris les points d'arrêt de transports) afin de mettre en conformité les abords et accès des bâtiments de manière cohérente.



La chaîne de déplacement

Source : AGAPE 2012



Les modalités d'information et de validation du PAVE

L'élaboration du PAVE doit respecter un certain nombre d'obligations juridiques :

Obligation de publicité de la décision de débiter l'élaboration du PAVE :

- La commune porte sa décision d'élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics à la connaissance du public par affichage en mairie pendant un mois. Lorsque le plan est élaboré à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale, cet affichage est réalisé au siège de l'établissement public et dans les mairies des communes membres de cet établissement. La commune ou l'établissement public de coopération intercommunale informe de sa décision la commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées ou, en l'absence d'une telle commission (pour les communes de moins de 5 000 habitants) la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA) ainsi que le conseil départemental consultatif des personnes handicapées (CDCPH).

Obligation de concertation :

- Le plan fait l'objet d'une concertation avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains afin d'assurer la complémentarité entre le PAVE et le schéma directeur d'accessibilité des transports (SDA).
- Les associations représentatives de personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi que les associations représentatives des commerçants implantés sur le territoire communal sont, à leur demande, associées à son élaboration.
- Au-delà des obligations réglementaires, la commune peut également associer l'ensemble des usagers et services dont les activités ont un impact sur la voirie et les espaces publics, comme les associations de parents d'élèves, les associations de personnes âgées, les services techniques municipaux, etc.

Obligation de solliciter l'avis de l'autorité gestionnaire de la voirie non communale :

- Si le PAVE comporte des dispositions sur des voies non gérées par la commune (routes départementales ou voies privées ouvertes à la circulation publique), celle-ci recueille, préalablement à l'adoption du plan, l'avis de l'autorité gestionnaire de la voie. Cet avis est conforme, c'est-à-dire que l'autorité chargée d'élaborer le PAVE doit suivre cet avis. Un silence de quatre mois de ces gestionnaires vaut acceptation des dispositions du PAVE concernant leurs voiries (avis réputé favorable). L'avis conforme permet ainsi de respecter la compétence de chacun des gestionnaires de voies.

Le PAVE est définitivement **adopté par délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'EPCI**. Son application fait l'objet d'une évaluation dont la périodicité est fixée par le plan, qui prévoit également la périodicité et les modalités de sa révision.



Une élaboration en plusieurs phases

La méthode de travail adoptée par la commune ou l'EPCI doit être adaptée à ses enjeux et ses moyens. Elle peut, par exemple, s'articuler en trois phases.

Phase 1 : Sensibilisation et élaboration d'un pré-diagnostic du fonctionnement de la commune

Suite à la décision de débiter l'élaboration du PAVE, la première phase doit permettre de **sensibiliser les élus et les acteurs identifiés à la problématique de l'accessibilité** et de **créer une dynamique d'échanges** entre les acteurs concernés sur la commune via un groupe de travail composé d'élus, de techniciens et de représentants d'associations locales (personnes handicapées, personnes âgées, parents d'élèves...). Ces échanges doivent **faire émerger les enjeux et contraintes par un diagnostic sommaire** : analyse de la commune et de son fonctionnement, recensement des pôles générateurs de déplacements, prise en compte des projets existants, localisation de points noirs en matière de sécurité routière (abords des écoles et traversées piétonnes non aménagées notamment), présence de bâtiments classés ou protégés, problème de cohabitation entre les piétons, les cyclistes, et les transports en commun, volonté de créer des zones de rencontre ou de réduire la circulation automobile, etc. Les objectifs de ce pré-diagnostic sont de faire un état des lieux du

fonctionnement global du territoire, de mettre en évidence les zones accessibles / inaccessibles à l'aide d'une représentation cartographique et de définir des priorités en matière d'accessibilité comme première ébauche d'un plan de mise en accessibilité communal.

Exemple de carte de synthèse



Source : AGAPE - PLU Pilote de Longwy, mars 2009

Phase 2 : Réalisation d'un état des lieux de la voirie et des espaces publics

La phase 2 se décompose en deux étapes. La première s'apparente à un travail de constat et doit **établir un diagnostic détaillé des itinéraires et des chaînes de déplacements identifiés** en phase 1. Il s'agit de recueillir les besoins exprimés par les différents acteurs et d'obtenir un relevé exhaustif des difficultés rencontrées sur l'espace public :

- Les problèmes liés à l'accessibilité pouvant générer des situations de danger (traversées non aménagées, trottoirs trop étroits ou trop encombrés nécessitant de marcher sur la route, gestion des sorties d'écoles, etc.) ;
- Les problèmes liés aux itinéraires piétons les plus empruntés et desservant les équipements de la commune et ses commerces ;
- Les problèmes ponctuels qui constituent une rupture dans le cheminement ;
- Les problèmes récurrents, par exemple : les bornes basses, les

grilles aux fentes trop larges, les poteaux réduisant le passage sur les trottoirs, etc.

La seconde étape doit consister à analyser les éléments recueillis, sous l'angle du respect de la réglementation.

Représentation combinée de l'état des lieux et du diagnostic

Analyse physique des quartiers

QUARTIER BEL ARBRE

Quartier résidentiel

Le bâti

- zone résidentielle
- moyennes et grandes parcelles
- maisons individuelles avec jardin
- immeubles collectifs

La voirie

- la chaussée est large, mauvais état général
- trottoirs de qualité moyenne et en très mauvais état
- présence de trottoirs étroits ou absence de trottoir
- manque d'aires de stationnement
- stationnement sur le trottoir

Espaces verts

- présence d'un espace vert en pied d'immeuble
- jardins individuels donnant un caractère "verdoyant" au quartier

Espaces publics

- école, lycée, CROUS, Restaurant Universitaire
- commerces : tabac presse, pharmacie,...

Mobilier urbain

- présence d'arbre ou poteau électrique au milieu du trottoir constituant un obstacle à la mobilité
- présence d'escaliers
- absence de bancs publics



Accessibilité de la zone	Simple / Compliqué	Bon / Mauvais	Traité / Pas traité
en véhicule	X	X	X
en transport en commun	X	X	X
en vélo	X	X	X
à pied	X	X	X
personne à mobilité réduite	X	X	X

Les dysfonctionnements recensés par les plus de 60 ans interrogés

- Certaines rues sont isolées
- Arrêts de bus trop éloignés pour la rue Maurice Barrès
- Éloignement du cimetière
- « Avant j'utilisais le tunnel au bout de la rue Rimbaud pour aller au cimetière, maintenant ils ont mis une grille on peut plus passer... je peux pas passer près du Mc Donalds c'est trop dangereux, alors je suis obligée de faire le tour... » (femme - 77 ans)
- Éloignement des commerces
- « Je suis habituée ici, tout est loin mais je ne déménagerai pas, j'ai pas les moyens, les loyers ailleurs sont trop chers » (femme - 64 ans - Bel Arbre)
- Avenue du Bivaque : trottoirs défectueux.
- Rues Jean Racine et Boileau : les trottoirs sont trop hauts, défectueux, sales et glissants (déjections canines).
- Avenue du Bel Arbre : trottoir encombré (stationnement), trop grande vitesse de la circulation automobile. « Dans cette rue, les voitures roulent trop vite, ça c'est les jeunes qui sortent du lycée... » (femme - 64 ans)
- Absence de bancs

Besoins spécifiques du quartier

- Besoin de commerces plus accessibles
- Besoin de pouvoir se déplacer en sécurité (jusqu'au cimetière par exemple)

Source : AGAPE - PLU Pilote de Longwy, mars 2009

Phase 3 : Elaboration du plan d'actions

La dernière phase doit **établir la liste des actions à engager**. Celles-ci doivent être hiérarchisées et accompagnées d'une estimation de leur coût.

Le plan doit identifier les priorités d'action, à court, moyen et long terme, permettant de rendre accessible l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement présentes sur le territoire communal.

Les opérations doivent être planifiées en fonction des enjeux :

- techniques (mise en accessibilité des espaces d'échange...),

- réglementaires (contrôle du stationnement illicite...),
- politiques (concertation, communication sur les actions menées, faciliter les modes de déplacement doux...).

La programmation pluriannuelle de ce panel d'actions constituera le PAVE qui devra être soumis pour adoption finale au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'EPCI.

Ecole et centre social de Beauregard	Refaire passage bateau depuis ligne 3 (sens Romette - Ste-Marguerite) et revêtement
Théâtre	Revêtement à améliorer (remise à niveau pavés 40m²)
Hôpital	Passage bateau à refaire et dalles
Providence	Trottoir inexistant à créer jusqu'à l'entrée PMR sur parking
Maison des solidarités CG	Passage bateau à reprendre et réglementation stationnement
Crèche les Pins	Réglementation stationnement
Ecole du Rochasson et lycée Paul Héroult	Créer une liaison depuis Av. C. Dumont : rue des Fleurs
A.N.P.E.	Refaire cheminement depuis la route des Fauvins
Services techniques	Réglementation stationnement et revêtement à refaire
	Trottoir jusqu'au parking SAMSE
TOTAL SUR 5 ans	341 000€
TOTAL hors opération spécifique voirie	191 000€
Soit par an	38 200€

Source : PAVE de Gap



Ce qu'il faut retenir

- Chaque commune devrait obligatoirement disposer d'un PAVE depuis le 23 décembre 2009.
- Le PAVE prévoit notamment des dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement automobiles situées sur le territoire communal.
- Le PAVE doit mettre en évidence des chaînes de déplacement permettant d'assurer la continuité du cheminement entre les différents secteurs de la commune (équipements, commerces, espaces publics...).
- Son élaboration doit être faite en concertation avec les acteurs locaux, notamment les associations de personnes handicapées et à mobilité réduite, les parents d'élèves, les propriétaires et/ou gestionnaires d'établissements recevant du public, les commerçants, les usagers de la voirie et des espaces publics en général.
- Son élaboration se décline généralement en 3 phases :
 - Une sensibilisation des élus et des acteurs concernés afin de créer une dynamique d'échanges et d'élaboration un pré-diagnostic du fonctionnement de la commune faisant émerger les principaux enjeux.
 - La réalisation d'un état des lieux détaillé de la voirie et des espaces publics et une analyse de ces éléments.
 - La mise en place d'un plan d'actions avec une programmation pluriannuelle des travaux à engager et l'estimation des coûts.
- Si le PAVE est immédiatement obligatoire, sa déclinaison opérationnelle peut être étalée dans le temps.



InfObservatoire est édité par l'AGAPE - agence d'urbanisme et de développement durable Lorraine-Nord
Espace Jean Monnet - Eurobase 2 - Pôle Européen de Développement - F-54810 LONGLAVILLE
tél : (+33) 03 55 26 00 10 - fax : (+33) 03 55 26 00 33
www.agape-ped.org - agape@agape-ped.org

Association Loi 1901 - Imprimé par l'association en ses locaux - ISSN : 1266-9652 - Dépôt Légal : 2^o trimestre 2012

Président et Directeur de la publication : Jean-Marc DURIEZ
Directeur : Aurélien BISCAUT

Rédaction : Stéphane GODEFROY, chargé d'études "Mobilité et déplacements"
Illustrations : Marie-Sophie THIL, architecte et Virginie LANG-KAREVSKI, infographiste-cartographe
Infographie : Virginie LANG-KAREVSKI, infographiste - cartographe

Contact : Stéphane GODEFROY, chargé d'études "Mobilité et déplacements"
courriel : sgodefroy@agape-ped.org - Tél : (+33) 03 55 26 00 17