Schéma Directeur d'Accessibilité de la chaîne du déplacement sur le territoire du Grand Dax



LE GRAND DAX

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Politique Communautaire d'Accessibilité Document actualisé en septembre 2011

EDITORIAL

La Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen stipule dans son article 1^{er} « les hommes naissent libres et demeurent égaux en droit ». Ce principe constitutionnel d'égalité a été décliné par le législateur pour une équité d'accès et d'usage des personnes handicapées et à mobilité réduite aux infrastructures et aménagements publics.

Le présent schéma directeur a donc été élaboré en application de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Cette obligation légale apparaît légitime aux élus du Grand Dax et conforme à la valeur de solidarité qui les inspire.

Il convient de souligner combien la mise en place de ce schéma respecte les principes généraux de notre intercommunalité : expertise, concertation, validation consensuelle.

C'est en effet sur la base d'un travail méthodique d'inventaire, en collaboration avec les vingt communes et leurs services techniques que les axes d'amélioration de la chaîne du déplacement ont été définis.

L'implication des associations représentatives est bien évidemment garantie, notamment par l'entremise de la Commission Intercommunale d'Accessibilité pour les Personnes Handicapées (CIAPH).

La Communauté donnera un rendez-vous annuel à ses interlocuteurs, partenaires et usagers, en particulier lors du dépôt d'un rapport officiel.

Au nom de mes collègues élus, je transmets à l'ensemble des responsables de cette mission, réunis au sein du comité de pilotage, des groupes opérationnels, de la commission intercommunale d'accessibilité, mes vœux les meilleurs de réussite dans cette entreprise citoyenne et sociale.

Jean-Marie ABADIE

Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Dax

INTRODUCTION	5
I. EVALUATION DE L'ETAT D'ACCESSIBILITE DE LA CHAÎNE DU DEPLACEMENT - LE DIAGNOSTIC	7
1.1 LA METHODOLOGIE	7
1.1.1 LE COMITE DE PILOTAGE DE LA POLITIQUE	8
1.1.2 LES GROUPES OPERATIONNELS	9
1.1.3 LA COMMISSION INTERCOMMUNALE D'ACCESSIBILITE POUR LES PERSONNES HANDICAPEES (CIAPH)	9
1.1.4 LA PROGRAMMATION DU DIAGNOSTIC PAR COMMUNE	10
1.1.5 LES OUTILS DE RECENSEMENT ET D'ANALYSE	10
1.2 L'ETAT DES LIEUX DU CADRE BÂTI DE LA COMMUNAUTE ET DES COMMUNES NON URBAINES	12
1.2.1 LE CADRE BÂTI DE LA COMMUNAUTE	14
1.2.2 LE CADRE BÂTI DES COMMUNES NON URBAINES	17
1.3 LES DIFFERENTS SYSTEMES DE TRANSPORT COLLECTIF SUR LE PERIMETRE DU GRAND DAX	24
1.3.1 LE RESEAU URBUS	24
1.3.2 LE RESEAU COM'URBUS	24
1.3.3 LES POINTS D'ARRÊT ET LEURS ABORDS	25
1.3.4 LE MATERIEL ROULANT	29
1.4 L'ETAT DES LIEUX DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS	31

II. LE CADRAGE ET LES OBJECTIFS DU SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DE LA COMMUNAUTE	37
1. LES PRECONISATIONS DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA CHAÎNE DU DEPLACEMENT	38
1.1 LE CADRE BÂTI	38
1.1.1 LE CADRE BÂTI DE LA COMMUNAUTE	39
1.1.2 LE CADRE BÂTI DES COMMUNES NON URBAINES	39
1.2 LE TRANSPORT COLLECTIF ET SES POINTS D'ARRÊT	40
1.3 LA VOIRIE ET LES ESPACES PUBLICS	44
1.3.1 LES CHEMINEMENTS PIETONS	44
1.3.2 LES ESPACES DE STATIONNEMENT	49
1.3.3 LES FEUX DE SIGNALISATION	50
1.3.4 LES PANNEAUX DE SIGNALISATION VERTICALE	50
2. LA PLANIFICATION DES ACTIONS D'AMELIORATION DE LA CHAINE DU DEPLACEMENT	52
2.1 LES AMENAGEMENTS ET TRAVAUX D'ACCESSIBILITE	53
2.2 LA FORMATION	56
2.2.1 L'ACCUEIL DU PUBLIC A LA COMMUNAUTE ET DANS LES COMMUNES NON URBAINES	56
2.2.2 LES CONDUCTEURS DE BUS ET LE SERVICE D'ACCUEIL DU PUBLIC DE LA GARE ROUTIERE	56
2.3 LE PLAN DE COMMUNICATION	57
CONCLUSION	59
SIGNATURES DES DIFFERENTS ACTEURS DE LA DEMARCHE	60
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	61
ANNEXES www.grand-dax.fr /Documentation/Etudes et rapports du Grand Dax/Transports-Déplacements	

INTRODUCTION

L'accessibilité de la cité aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conditionne l'intégration, l'égalité des chances et la qualité de vie des citoyens et visiteurs.

Le schéma directeur de mise en accessibilité nécessaire à la planification et à la programmation des aménagements d'accessibilité des infrastructures s'appuie sur une concertation, un état des lieux et une évaluation des améliorations à apporter à l'existant et aux nouvelles réalisations.

Conformément à l'article 45 de la loi du 11 février 2005 relative à « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », la Communauté d'Agglomération du Grand Dax a réalisé un Schéma Directeur pour l'amélioration de l'état d'accessibilité de la chaîne du déplacement sur son territoire.

L'interdépendance des différents maillons de la chaîne du déplacement (cadre bâti, espaces publics, transport collectif et voirie) justifie de privilégier une approche globale basée sur la prospection d'une continuité équitable de cheminement pour tous plutôt que des approches sectorielles.

La ville est l'expression de cet ensemble de réseaux de communication où les fonctions travail, repos et loisir coexistent et où se tissent les liens sociaux et se développent différents usages. Elle doit donc permettre un accès et un usage sans encombre de ses infrastructures à tous.

Ce document de planification pour la période 2009-2015 a été réalisé en partenariat avec les associations représentatives des personnes en situation de handicap, les représentants d'experts et usagers des infrastructures urbaines et périurbaines, la direction de la Communauté, et avec l'entière collaboration des vingt communes membres.

Evaluation de l'état de l'accessibilité de la chaîne du déplacement

La méthodologie









I. L'EVALUATION DE L'ETAT D'ACCESSIBILITE DE LA CHAÎNE DU DEPLACEMENT – LE DIAGNOSTIC

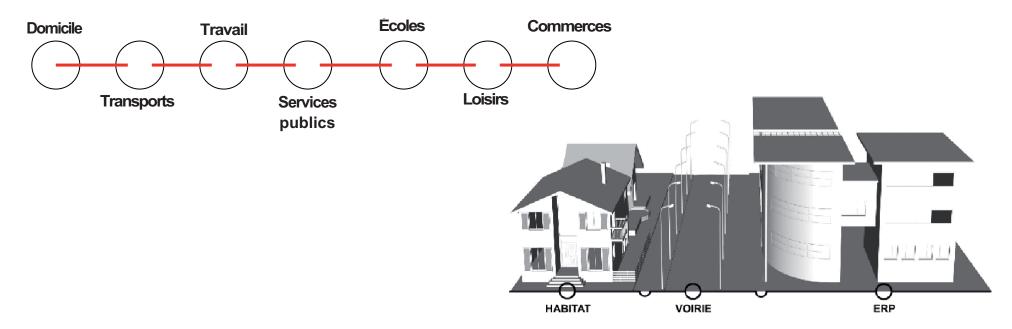
Se déplacer fait partie des actes simples que nous exécutons pour la plupart naturellement chaque jour. Ainsi, de manière consciente ou pas, l'accessibilité et la sécurité de notre environnement font implicitement partie de nos attentes.

1.1 LA METHODOLOGIE

La méthodologie appliquée à notre démarche est une combinaison des apports du Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU), du Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE), du retour d'expériences de notre visite pédagogique à La Rochelle et de plusieurs autres repères bibliographiques.

L'accessibilité pour le Grand Dax est une démarche intégratrice et citoyenne qui, au-delà de la personne en situation de handicap, recherche la commodité et l'équité d'usage des infrastructures pour l'ensemble de la population.

Les 4 paramètres suivants, cadre bâti, transport, espaces publics et voirie, définissent la chaîne du déplacement, constituent le domaine d'application de la méthodologie utilisée.



1.1.1 LE COMITE DE PILOTAGE DE LA POLITIQUE

L'amplitude du champ d'application de loi du 11 février 2005 appelle à la coopération entre les différents services de la Communauté et les services des communes.

Elaborer le diagnostic du patrimoine (Bâtiments, Voirie, Espaces publics, Transports), s'apparente à une action requérant la mise en commun de toute information utile à sa réussite. Pour y parvenir, il est essentiel de créer et faire fonctionner un comité de pilotage.

L'interconnexion des compétences et l'étendue du domaine d'application de la loi nécessitent une mise en commun du savoir-faire de chaque service.

La mission du comité de pilotage est le contrôle et la validation des objectifs de la démarche. Pour une approche cohérente et rationnelle de l'accessibilité, la composition du comité de pilotage est la suivante :

- Le Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Dax
- Le Vice Président chargé du Déplacement Urbain, du stationnement et des parkings communautaires
- Le Vice Président chargé de la Voirie
- Le Vice Président chargé de l'organisation du transport public de personnes
- Le Vice Président chargé de l'Aménagement de l'espace et du développement économique
- Le Directeur Général des Services
- Le Directeur des Services Techniques
- Les Directeurs des Services Techniques de Dax et Saint-Paul-Lès-Dax
- Le Directeur de la Communication
- Le Responsable du Service Voirie
- Le Représentant du Service ATDE en charge du dossier PDU
- Le Référent des Services Techniques
- Le Chef de projet pour la Communauté

1.1.2 LES GROUPES OPERATIONNELS

La constitution de groupes opérationnels restreints de trois ou quatre membres est essentielle pour l'élaboration du diagnostic et des préconisations de mise en accessibilité de la chaîne du déplacement.

Le groupe opérationnel est pour chaque commune composé d'un ou plusieurs élus, du représentant des Services Techniques de la commune concernée, de l'Assistant technique du pôle accessibilité et du Chef de projet pour la Communauté.

1.1.3 LA COMMISSION INTERCOMMUNALE D'ACCESSIBILITE POUR LES PERSONNES HANDICAPEES (CIAPH)

La création de la Commission Intercommunale d'Accessibilité pour les Personnes Handicapées (CIAPH) s'inscrit dans la logique de concertation décrite par l'article 46 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005. La CIAPH évalue l'état d'accessibilité de toute la chaîne du déplacement qui comprend le cadre bâti, les espaces publics, la voirie, le transport collectif et ses intermodalités.

La CIAPH a pour mission de dresser le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti, de la voirie, des espaces publics et du transport. Elle joue un rôle consultatif et ne dispose pas de pouvoir décisionnel ou coercitif. Toutefois, le recours à ses connaissances peut être sollicité lors de l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité.

Le rôle essentiel de la CIAPH consiste à établir un rapport annuel présenté en Conseil communautaire et à faire toute proposition utile à l'amélioration de l'accessibilité de l'existant. Ce rapport peut comporter des propositions de programme d'actions, une évaluation, un suivi des réalisations et un bilan des résultats obtenus. La commission adresse son rapport annuel au Préfet de Département, au Président du Conseil Général, au Conseil Départemental Consultatif des Personnes Handicapées ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés par son rapport.

La création d'une CIAPH 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 et plus.

Le Président, conformément à l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales définit la composition, crée et préside une CIAPH en relation avec les compétences de la Communauté.

Sous la tutelle de M. Jean-Marie ABADIE Président de la Communauté, la Commission Intercommunale d'Accessibilité pour les Personnes Handicapées est composée de trois collèges : le collège des élus, le collège des représentants des associations pour personnes handicapées et le collège des experts et usagers de la voie publique.

(Voir la liste des membres en Annexe I, référence 1 : rwww.grand-dax.fr /Documentation/Etudes et rapports du Grand Dax /Transports Déplacements)

1.1.4 LA PROGRAMMATION DU DIAGNOSTIC PAR COMMUNE

Définir un ordre de réalisation du diagnostic de la chaîne communale du déplacement par commune, implique de s'accorder sur une procédure d'élaboration d'un état* des lieux exhaustif le plus cohérent possible de la Voirie, des Espaces publics, des Etablissements Recevant du Public (ERP) et du Transport collectif. Puis, par concertation, de planifier la démarche dans des intervalles de temps convenables pour tous les participants.

*L'évaluation de l'état d'accessibilité du cadre bâti ne concerne que les communes non urbaines (hors Dax et Saint-Paul-Lès-Dax).

Les communes, via leurs représentants au groupe de travail (élus et cadres techniques), ont contribué à la réalisation du diagnostic de l'état d'accessibilité des principales infrastructures, soit par des interventions personnelles, soit par la mise à disposition d'informations nécessaires à la démarche.

La mise en évidence des zones à enjeux suppose l'estimation pratique des conditions d'accessibilité des parcours compte tenu de leur fréquentation, de leur implantation géographique et de leur affectation.

Les zones à enjeux concentrent :

- Les Services et les lieux de Travail (Établissement Recevant du Public : ERP)
- Les équipements de loisirs (Installation Ouverte au Public : IOP)
- Les commerces et espaces publics (fréquentation)
- Les lieux d'habitation (densité, niveau social, moyenne d'âge ...)
- Les transports, leurs réseaux et leurs flux

La définition de zones géographiques ayant une incidence directe et indirecte sur le site à analyser (aménager) est un découpage de l'aire urbaine en quartier de contraintes et, ou, de besoins homogènes en terme d'accessibilité.

L'ordre de déroulement du diagnostic de l'état d'accessibilité de la chaîne du déplacement par commune est établi par suite alphabétique exception faite des communes de Dax et de Saint-Paul-Lès-Dax.

(Voir l'ordre de déroulement de l'état des lieux par commune en Annexe I, référence 2 : www.grand-dax.fr /Documentation/Etudes et rapports du Grand Dax / Transports Déplacements)

1.1.5 LES OUTILS DE RECENSEMENT ET D'ANALYSE

Deux grilles de diagnostic, conçues sur le fondement des exigences techniques et règlementaires (CERTU, CETE), constituent le support essentiel d'un recensement voulu cohérent et le plus juste possible, des informations sur l'état d'accessibilité des différents maillons de la chaîne du déplacement.

Le cadre bâti, le transport collectif et ses intermodalités, la voirie et les espaces publics forment l'étendue du domaine d'intervention des groupes opérationnels. (Voir les outils de recensement et d'analyse en Annexe I, référence 3 : www.grand-dax.fr /Documentation/Etudes et rapports du Grand Dax / Transports Déplacements)

Evaluation de l'état de l'accessibilité de la chaîne du déplacement

L'état des lieux du cadre bâti de la Communauté d'Agglomération du Grand Dax et des communes non urbaines









1.2 L'ETAT DES LIEUX DU CADRE BÂTI DE LA COMMUNAUTE ET DES COMMUNES NON URBAINES

Le cadre bâti est une compétence propre non transférée par les communes. Néanmoins, lors de l'analyse de l'état d'accessibilité de la chaîne du déplacement dans les 18 communes non urbaines, des remarques relatives au respect des exigences techniques et réglementaires en vigueur, des installations et bâtiments recevant du public, ont été faites.

LE CADRE DU DIAGNOSTIC

Les paramètres suivants constituent les éléments d'un diagnostic cohérent et réaliste du cadre bâti :

■ <u>L'ACCES AU BÂTIMENT</u> (Porte d'entrée)

Largeur de porte ou unité de passage :

- 0,90 m pour les locaux recevant moins de 100 personnes
- 1,40 m pour les locaux recevant plus de 100 personnes

Poignée de porte facilement préhensile et à + de 40 cm d'un angle entrant ou d'un obstacle

LES ESCALIERS INTERNES

Largeur:

- 1,20m si aucun mur de chaque côté
- 1,30m si un mur d'un côté
- 1,40m entre 2 murs

Hauteur des marches ≤16 cm

Giron des marches ≥28 cm

Les nez des marches doivent être bien visibles, ce qui implique un repère matérialisé par une couleur contrastée.

Tout escalier de 3 marches ou + doit comporter une main courante de chaque côté dépassant la 1^{ère} et la dernière marche ou une main courante intermédiaire.

Une double main courante intermédiaire est nécessaire si la largeur de l'escalier est > 4,20m.

LES SANITAIRES

Au moins 1 WC aménagé pour chaque niveau accessible
Hauteur de la barre d'appui latérale ou de transfert située entre 0,70 et 0,80 m du sol
Position de la barre ni trop loin ni trop en arrière
Hauteur de la cuvette entre 0,45 et 0,50 m
Lave-mains accessible d'une hauteur ≤0,85 m
Espace de retournement de 1,50 m de Ø

■ LE GUICHET D'ACCUEIL

Hauteur ou face supérieure \leq 0,80 m Espace vide de 0,70 x 0,60 x 0,30 m (HxLxP) (PASSAGE PIEDS GENOUX) Un espace d'usage de 0,80 x 1,30 m devant chaque équipement

LA SIGNALISATION

Les informations sur le point d'accueil, le guichet, les équipements et mobiliers doivent être repérables par contraste de couleur ou d'éclairage.

Les communes de Dax et Saint-Paul-Lès-Dax ont réalisé elles-mêmes l'état des lieux de leur patrimoine bâti respectif.

1.2.1 LE CADRE BÂTI DE LA COMMUNAUTE

Dix sites de travail et d'accueil du public constituent le patrimoine immobilier de la Communauté. Tous ces sites sous compétence du Grand Dax respectent les exigences techniques et réglementaires en vigueur et ne nécessitent pas de programme particulier de mise en accessibilité.

• Le siège du Grand Dax au 20, avenue de la gare à Dax est installé aux étages ; 3ème et au 4ème de l'immeuble PONTEINS. Le parking dispose de 05 places dédiées aux personnes handicapées. Un système audiovisuel et tactile équipe l'ascenseur donnant accès aux différents niveaux de l'immeuble conformément aux exigences de la loi du 11 février 2005. L'espace d'accueil du public est conçu pour être accessible aux personnes handicapées. Les zones de circulation de la partie du siège recevant du public sont équipées de de bandes de guidage de couleur contrastée.





• Le siège du Service d'Action Sociale au 15, avenue de la gare est un ensemble de deux bâtiments. Le bâtiment principal est un édifice à deux niveaux dont seul le rez-de-chaussée accueille du public. Un guichet d'accueil, un parking avec une place PMR et des installations sanitaires conformes aux règles d'accessibilité sont à la disposition des visiteurs. Le second élément de cet ensemble est la salle du Conseil d'une capacité de 70 places assises, il est équipé de sanitaires conformes et accessibles depuis le parking par une allée comportant une pente confortable.







- La Communauté loue deux bâtiments à l'Association Maison du Logement. Cette association est installée dans un édifice à deux niveaux situé 112, Rue Croix Blanche 40100 à Dax. Toutes ses installations d'accueil du public et de sanitaires au rez-de-chaussée sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.
- Le Centre d'Hébergement d'urgence et de Réinsertion Sociale (CHRS) sis 7, avenue du Sablar à Dax est bâti sur trois niveaux.

Les installations d'accueil, de restauration et les sanitaires au rez-de-chaussée sont accessibles pour tous les usagers. Cependant la signalisation des différents locaux et espace de vie fait défaut. La capacité d'accueil du centre est de 20 chambres équipées, réparties sur deux étages. Les escaliers d'accès aux chambres du CHRS du Sablar à Dax sont conformes aux exigences techniques et règlementaires en vigueur :

- Largeur suffisante de 1,40m
- Hauteur de marche maximum : 16cm
- Giron minimum: 28cm

Une main courante existe de chaque côté et dépasse la 1^{ère} et la dernière marche.

Pour l'accès des personnes à mobilité réduite aux chambres du 1^{er} étage, la Communauté a acquis et installé un fauteuil monte escalier automatisé et ergonomique.





1.2.1 LE CADRE BÂTI DE LA COMMUNAUTE

• Le centre technique du Grand Dax est un édifice de plain-pied d'environ 2600 m² situé au 862, rue Bernard PALISSY au Pôle économique d'agglomération (Village Entreprises) à Saint-Paul-Lès-Dax. Le parking dispose de deux places de stationnement dédiées aux personnes handicapées. L'accès à la zone d'accueil du public et des bureaux est conforme aux exigences techniques et réglementaires de la loi du 11 févriers 2005.







- Le site du chenil MEDERIC à Saint-Paul-Lès-Dax géré par la Société Landaise Protectrice des Animaux (SPLA) est accessible aux personnes en situation de handicap. Cependant, il ne dispose pas de place de stationnement dédiée aux usagers en situation de handicap.
- Les déchetteries de Heugas, Rivière, Narrosse et Saint-Paul-Lès-Dax sont conçues pour permettre un accès aisé des plates formes à tous les usagers. L'accueil du public est assuré par des gardiens.
- Le Service d'Aide et d'Accompagnement à Domicile (SAAD) est installé dans un immeuble à deux étages, sis Place du marché à Saint-Paul-Lès-Dax. L'espace d'accueil du public est au rez-de-chaussée et est conforme aux exigences techniques en vigueur.



1.2.2 LE CADRE BÂTI DES COMMUNES NON URBAINES

D'une manière générale, le patrimoine bâti des communes non urbaines se compose de :

- la Mairie, de ses installations d'accueil et sanitaires,
- d'un complexe sportif ou salle polyvalente,
- de la salle des fêtes ou d'un foyer rural,
- de l'école communale ou d'un Regroupement Pédagogique Intercommunal (RPI) et de ses installations,
- de l'église
- du cimetière communal

(Voir les tableaux récapitulatifs des résultats du diagnostic par Commune en Annexe I, référence 4 : www.grand-dax.fr /Documentation/Etudes et rapports du Grand Dax / Transports Déplacements).

Quelques exemples pour illustrer les conditions d'accès des bâtiments communaux



Le bâtiment de la Mairie d'Angoumé est accessible aux Personnes à Mobilité Réduite. Néanmoins, les installations sanitaires leur sont difficilement accessibles du fait de l'exiguïté de la porte d'entrée du local (<90 cm) et de l'insuffisance d'espace nécessaire (1,50 m de Ø) pour le retournement des utilisateurs de fauteuil roulant.



L'accès à la salle polyvalente de Bénesse-lès-Dax est confortable pour les Personnes à Mobilité Réduite. L'allée qui y mène présente une pente < 4%.

Les installations sanitaires du complexe sont conformes aux exigences techniques en vigueur.



Un ressaut et une marche compliquent l'accès de la Mairie de Candresse aux personnes en situation de handicap (exigences : ressaut ≤2cm).

Le pas de la porte d'entrée du local des installations sanitaires présente une marche d'environ 15 cm de haut rendant ainsi l'accès difficile aux personnes handicapées.





Une rampe confortable d'accès à la Mairie de Herm pour les Personnes à Mobilité Réduite est rendue inefficace par la présence d'un ressaut de 6 cm (exigence : ressaut ≤2 cm). L'accueil du public et les installations sanitaires sont d'un accès équitable pour tous les usagers.



La Bibliothèque municipale de Mées est inaccessible aux personnes en situation de handicap du fait de la présence de deux séries de 3 marches à l'entrée du bâtiment.





La Mairie de Mées est un immeuble à deux niveaux. Le rez-de-chaussée est accessible par une rampe de pente confortable (< 5%) et une allée en béton désactivé pour tous les usagers. Le bureau du Maire est situé à l'étage. Les rendez-vous et entretiens se font au niveau inférieur.



La rampe d'accès de la maison des associations à Seyresse d'une pente conforme < 5%, n'est pas équipée de garde-corps à ses parties hautes de plus 40cm.



La Mairie d'Yzosse, édifice de plain-pied, est accessible aux personnes en situation de handicap. Les installations d'accueil du public et les sanitaires sont conformes aux exigences techniques en vigueur



La Mairie de Seyresse, bâtiment de plain-pied avec une porte d'entrée à deux vantaux de 83 cm chacun, est accessible aux personnes à mobilité réduite et conforme aux exigences techniques et règlementaires.



La Mairie de Rivière-Saas-et-Gourby, immeuble de plain-pied, est conforme, aux exigences techniques et règlementaires en vigueur :

- l'accès au bâtiment est aménagé pour être confortable aux personnes en situation de handicap,
- l'unité de passage de la porte d'entrée est de 90 cm par battant,
- l'accueil est conforme aux prescriptions techniques en vigueur
- les portes intérieures sont conformes avec 90 cm d'unité de passage
- les installations sanitaires sont conformes et accessibles aux personnes handicapées



La rampe donnant accès à l'église de Gourbera a une pente de 15,5%. Cette rampe débouche sur une allée en sol meuble qui donne accès aux portes de l'église (exigences : < 5%).



La Mairie de Gourbera est un immeuble à deux niveaux.

Les services administratifs sont au rez-de-chaussée et sont accessibles par une rampe de pente aisée (< 5%)

Le guichet d'accueil n'est pas conforme aux exigences techniques et règlementaires.

Les installations sanitaires sont accessibles aux personnes handicapées.

La salle des mariages située à l'étage n'est pas accessible aux personnes en situation de handicap.



La Mairie de Téthieu dispose d'un parking avec une place dédiée aux personnes handicapées. Le cheminement du parking à l'entrée de la Mairie est conforme aux exigences techniques et règlementaires d'accessibilité en vigueur.

La Mairie et la salle du Conseil sont accessibles à tous les usagers.

Le guichet d'accueil n'est pas accessible. La secrétaire de Mairie accueille le public directement dans son bureau.

Schéma Directeur d'Accessibilité de la chaîne du déplacement sur le territoire du Grand Dax

D'une commune à l'autre, il convient d'indiquer que de réelles réflexions entourent la conception et la réalisation des installations et édifices municipaux. Aussi, les quelques remarques de non-conformité observées découlent plus de conceptions anciennes que d'une non observation des règles en vigueur.

Ainsi, 6 des 18 Mairies des communes non urbaines sont complètement accessibles pour les personnes handicapées (porte de 90 cm de large sans ressaut, un guichet d'accueil à 80 cm de haut comportant un espace dédié aux usagers en fauteuil roulant). Pour les autres, la difficulté d'accès tient soit à la présence d'un ressaut >2 cm à l'entrée de l'édifice, soit à une largeur de porte inférieure à 90 cm ou encore à l'inadéquation du guichet d'accueil du public.

Le tableau ci-dessous résume la situation d'accessibilité de chacune des Mairies des 18 communes non urbaines de l'Agglomération du Grand Dax.

Communes	Largeur de porte de 0,90 m	Ressaut à la porte ≤ 2cm	Hauteur du guichet ≤ 0,80 m	Installations sanitaires
Mairie d'Angoumé	Conforme	Conforme	Non conforme	Non conformes
Mairie de Bénesse-Lès-Dax	Non conforme	Non conforme	Non conforme	Non conformes
Mairie de Candresse	Non conforme	Non conforme	Conforme	Non conformes
Mairie de Gourbera	Conforme	Conforme	Non conforme	Conformes
Mairie de Herm	Conforme	Non conforme	Conforme	Conformes
Mairie de Heugas	Conforme	Conforme	Conforme	Conformes
Mairie de Meès	Conforme	Conforme	Conforme	Non conformes
Mairie de Narrosse	Conforme	Conforme	Conforme	Conformes
Mairie de Œyreluy	Conforme	Conforme	Conforme	Non conformes
Mairie de Rivière	Conforme	Conforme	Conforme	Conformes
Mairie de Saint-Pandelon	Conforme	Non conforme	Conforme	Non conformes
Mairie de Saint-Vincent-de-Paul	Conforme	Conforme	Non conforme	Non conformes
Mairie de Saugnac et Cambran	Conforme	Non conforme	Conforme	Non conformes
Mairie de Seyresse	Conforme	Conforme	Conforme	Non conformes
Mairie de Siest	Conforme	Conforme	Conforme	Conformes
Mairie de Tercis-Les-Bains	Conforme	Conforme	Conforme	Conformes
Mairie de Téthieu	Conforme	Conforme	Non conforme	Non conformes
Mairie de Yzosse	Conforme	Conforme	Conforme	Conformes

Evaluation de l'état de l'accessibilité de la chaîne du déplacement

Les différents systèmes de transport collectif sur le périmètre du Grand Dax









1.3 LES DIFFERENTS SYSTEMES DE TRANSPORT COLLECTIF SUR LE PERIMETRE DU GRAND DAX

Le transport collectif sur le territoire de l'Agglomération du Grand Dax est constitué de deux réseaux : le réseau Urbus pour les zones agglomérées et le transport à la demande Com'Urbus pour les zones non urbaines.

1.3.1 LE RESEAU URBUS

13 bus constituent la flotte de véhicules pour le transport collectif urbain dont 11 sont équipés de rampe manuelle pour un accès aisé des Usagers en Fauteuil Roulant (UFR). Un dispositif audiovisuel est opérationnel à bord du matériel roulant. Il permet l'accès à l'information des personnes déficientes visuelles et/ou auditives.

Les 2 véhicules non équipés de rampe sont des véhicules d'appoint utilisés très occasionnellement et plus précisément en cas de panne. Le réseau est composé de 14 lignes opérationnelles du lundi au samedi, et d'une ligne active les dimanches et jours fériés.

La fréquentation globale de l'année 2009 s'élève à 373 511 voyageurs soit une augmentation de 6,1% par rapport à l'année précédente.

Il convient d'indiquer que la gare Saint Pierre, véritable point nodal de toutes les lignes exception faite de la ligne 13, draine quotidiennement un nombre important et sans cesse croissant de passagers.

(Voir le tableau de fréquentation par ligne des arrêts les plus usités du réseau urbain sur la période du 1er juillet 2008 au 30 juin 2009 en Annexe I, référence 9 : www.grand-dax.fr/Documentation/Etudes et rapports du Grand Dax / Transports Déplacements).

1.3.2 LE RESEAU COM'URBUS

Treize des vingt communes de l'Agglomération du Grand Dax ne sont pas couvertes par le réseau de transport urbain. Le transport à la demande permet aux usagers de ces communes de bénéficier du transport collectif à la demande (Com'Urbus) sur simple réservation téléphonique.

Trois véhicules de 8 places équipés d'une rampe manuelle et de dispositifs d'arrimage de fauteuil roulant constituent la flotte du service Transport à la Demande (TAD).

Huit tarifs différents sont en vigueur sur le réseau. Ces tarifs sont proposés chaque année par la Commission Transport et validés par le Conseil communautaire, autorité organisatrice du transport collectif urbain et TAD.

Tarifs 2009

Comme dans la plupart des collectivités (sauf à La Rochelle), il n'existe pas de tarif spécifique pour les personnes handicapées. Toutefois, le coût du déplacement pour les usagers du transport à la demande est identique à celui du transport urbain.

1.3.3 LES POINTS D'ARRÊT ET LEURS ABORDS

Le cadre du diagnostic

Les critères techniques d'évaluation de l'état d'accessibilité des points d'arrêt sont :

a) pour le réseau Urbus :

- > L'orientation et la longueur du quai
 - ✓ L'arrêt en ligne (recommandé) facilite l'accostage du bus au plus près du quai, réduisant ainsi les difficultés d'accès au véhicule pour tous les usagers.
 - ✓ La longueur du quai pour un arrêt en ligne ou en avancée est de 15 mètres.
 - ✓ Dans la mesure du possible, une traversée de chaussée conforme aux exigences techniques et règlementaires sera aménagée entre les deux points d'arrêt d'une même voie.
- ➤ Le quai doit dégager un espace suffisant (1.50 m de Ø) au droit de la palette pour le retournement d'un fauteuil roulant
- ➤ La hauteur de quai retenue varie dans la pratique de 18 à 21 cm.
- Le dévers (inclinaison) du quai ne doit pas excéder 2%.
- A chaque extrémité du quai doit exister une rampe d'accès avec une pente < 5% jusqu'au raccordement du profil existant.
- Signalisation
 - ✓ Une Bande d'Eveil de Vigilance (BEV) marque l'axe de la porte avant du bus à environ 50 cm du bord de quai (fil d'eau).
 - ✓ La délimitation d'une zone de sécurité de 50 cm est matérialisée par une ligne de couleur contrastée de 10 cm de large.
 - ✓ Un zébra de couleur jaune couvre toute la longueur du point d'arrêt sur la chaussée.
 - ✓ Un panneau indique le nom de l'arrêt, la direction, les horaires de desserte et le N° de la ligne.

b) pour les arrêts du transport à la demande (Com'Urbus) :

- > L'orientation et la longueur du quai
 - ✓ Un arrêt en ligne si possible facilite l'accostage du bus au plus près du quai, réduisant ainsi les difficultés pour l'accès des PMR au véhicule.
 - ✓ La longueur de quai est d'environ 7 mètres
 - ✓ Un aménagement autour de la zone de stationnement sécurise l'attente des usagers du transport à la demande.
 - ✓ Le sol, le long et autour du quai, est non meuble pour être accessible aux usagers en fauteuil roulant.
- Dans la pratique, la hauteur de quai retenue varie de 18 à 21 cm.
- Le dévers (inclinaison) du quai ne doit pas excéder 2%.
- ➤ A une des extrémités du quai, il faut aménager une rampe d'une pente ≤ 5% jusqu'au raccordement du profil existant.
- Signalisation
 - ✓ Un panneau indique le nom de l'arrêt.

Une centaine d'arrêts (doublés par endroit) constitue le maillage des réseaux de bus urbains (Urbus) et du transport à la demande (Com'Urbus). Sur les dizaines de points d'arrêt des réseaux Urbus et Com'Urbus évalués, il convient d'indiquer que la quasi-totalité de ces repères ne correspondent pas aux exigences techniques et réglementaires en vigueur.

Les points d'arrêt et repères du réseau de transport collectif urbain (Urbus) sont constitués soit d'un poteau avec un abri équipé d'une corbeille, situé dans le meilleur des cas le long d'un trottoir aménagé offrant une emprise plus ou moins suffisante à la continuité du déplacement, soit d'un poteau avec ou sans abri le long d'une voie sans aucun autre aménagement à proximité.

Les 60 points d'arrêt du réseau Com'Urbus à travers les treize communes non desservies par le réseau urbain présentent presque tous la même situation telle que définie pour le réseau urbain. Ces arrêts sont bien souvent constitués d'un poteau sans abri ni autre structure d'accueil et de sécurité proche. Ils sont communément situés le long d'une route départementale à fort coefficient de circulation.

L'outil indispensable à l'élaboration du diagnostic des points d'arrêt et repères du transport public, est un tableau d'assemblage de retour d'expérience, autour de la zone de remarques bibliographiques (CERTU, CETE) et d'aménagements innovants dans les collectivités les plus avancées en matière d'accessibilité (exemple de La Rochelle).

Cet instrument de comparaison technique et réglementaire guide le Principe d'aménagement des arrêts de bus Urbus et Com'Urbus.

Les images suivantes décrivent les différentes situations observées sur le terrain.





L'arrêt Urbus du Centre social à Dax est non-conforme pour les raisons suivantes :

- Un espace de parking autorisé empiète sur la zone d'accostage du bus ce qui entraîne une approche incommode du véhicule avec pour effet un accostage inadapté et l'impossibilité pour les usagers en situation de handicap d'embarquer ou de descendre du bus.
- Le quai bas présente une hauteur d'environ 14 cm, insuffisante par rapport à l'intervalle de hauteur techniquement admis (18 à 21 cm).
- La largeur du quai est rétrécie par la présence d'un candélabre sur l'espace de cheminement.



L'arrêt du Plumet à Saint-Paul-Lès-Dax, équipé d'un abri et d'un quai bas, n'offre pas un espace de passage suffisant aux personnes en situation de handicap (≥ 0,90 m).



L'arrêt du Casino à Saint-Paul-Lès-Dax, équipé d'un abri, ne dispose d'aucun aménagement permettant aux usagers en situation de handicap d'y accéder: absence de quai et de circulation piétonne.



L'arrêt Com'Urbus "Lansuzan" à Candresse est représentatif de la nécessité de mise en sécurité et en accessibilité de la quasi totalité des points d'arrêts Com'Urbus hors centre bourg et lotissement de la Communauté d'Agglomération du Grand Dax.

Ces arrêts sont couramment implantés en bordure de routes départementales sans quai ni autre aménagement de sécurisation des usagers, tel qu'un espace de stationnement proche avec une place pour personnes handicapées.



L'arrêt Com'Urbus du centre Bourg de Gourbera est conforme avec deux places de parking pour personnes handicapées à proximité.



Les deux arrêts Urbus de l'école du Sablar à Dax sont conformes aux exigences techniques en vigueur.

Tableau de synthèse de l'état d'accessibilité des points d'arrêt du transport collectif dans l'Agglomération du Grand Dax

	Taux de conformité		
250 arrêts Urbus	25/250 (2009)	10 %	
59 arrêts Com'Urbus	7/59 (2009)	11,86 %	

Les points d'arrêt Urbus et Com'Urbus présentent presque tous la même problématique à savoir un besoin d'accessibilité et de sécurité d'usage. La progression de la fréquentation du transport collectif sur le Grand Dax demeure relativement faible.

La fréquentation du réseau Urbus est passée de 288 520 voyageurs en 2005 à 373 511 voyageurs en 2009 soit une évolution de 22,75% sur les quatre ans.

Quant au réseau Com'Urbus, le taux global de fréquentation est passé de **7 095 voyageurs en 2005 à 7 122 voyageurs en 2009** soit une évolution de **0,4** %. Schéma Directeur d'Accessibilité de la chaîne du déplacement sur le territoire du Grand Dax

1.3.4 LE MATERIEL ROULANT

La Communauté d'Agglomération du Grand Dax (CAGD) et la Régie Départementale des Transports Landais (RDTL) ont engagé un effort soutenu pour le renouvellement du matériel. C'est ainsi que 11 bus sur 13 soit 85% sont équipés d'une rampe facilitant l'accès des véhicules aux personnes handicapées. Un système d'information audiovisuelle embarqué (E-nove) équipe tous les véhicules de la flotte. Les deux véhicules non équipés sont des véhicules de réserve qui ne sont mis en service qu'en cas de nécessité absolue.

Trois véhicules sont affectés au Transport à la Demande (TAD). Ces véhicules sont tous équipés de dispositif pour le confort et la sécurité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Ce service est en place depuis octobre 2004.





Evaluation de l'état de l'accessibilité de la chaîne du déplacement

L'état des lieux de la voirie et des espaces publics









1.4 L'ETAT DES LIEUX DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS

417 km de voirie de toutes catégories sont sous compétence de la Communauté. Le diagnostic de l'état de continuité du déplacement a pris en compte les voies en agglomération avec trottoirs et celles qui comportent des points d'arrêt de transport collectif.

Le cadre du diagnostic

L'exercice a porté sur les trottoirs (leur largeur et l'état de leur revêtement), les traversées piétonnes (l'existence ou pas des abaissés de trottoirs), les places de stationnement dédiées aux PMR (leur conformité aux exigences réglementaires) et les espaces publics.

Les critères techniques et réglementaires d'évaluation de la conformité des trottoirs sont :

- Largeur minimum hors obstacles (1,40m) et un sol non meuble
- Rétrécissement ponctuel : 1,20m
- Palier de repos (1,40 x 1,20m) tous les 10m pour une pente > 4%
- Main courante pour toute rupture de niveau > 40cm
- Pente : <5%
- Ressaut : 2cm (4cm si chanfrein)
- Hauteur de passage sous les panneaux de signalisation : 2,20 mètres



Les trottoirs de l'avenue de la gare à Dax offrent une largeur (50 cm par endroit) de cheminement insuffisante à la continuité du déplacement des piétons et particulièrement des usagers en situation de handicap.





Ici, à l'inégalité du revêtement due à sa vétusté, s'ajoute un stockage de bac d'ordures ménagères, des maçonneries illicites et des stationnements prohibés.



Le trottoir menant de la Mairie de HERM à l'église et de l'église à l'école est difficilement accessible aux personnes en situation de handicap du fait de son revêtement inégal et de la présence par endroit de véhicules en stationnement illicite.





Des traversées de chaussée incomplètement aménagées : absence de bateaux et de bandes d'éveil de vigilance.



Ici, en plus du rétrécissement du trottoir dû au positionnement d'un candélabre, le stationnement anarchique sur les espaces de cheminement empêche la circulation en toute sécurité des piétons.

Pour une continuité du déplacement, le rétrécissement ponctuel admis par la règlementation est de 1,20 mètre.



Une traversée piétonne à Saint-Paul-Lès-Dax conforme aux exigences techniques en vigueur.

Les abaissés de trottoirs ont une pente ≤ 5% et un devers ≤ 2%.

Une bande d'éveil de vigilance de 2,50 m est située à 0,50 m du fil d'eau de chaque côté de la traversée.



Une traversée piétonne aménagée et accessible côté Gare Saint-Pierre à Dax.



Une rue piétonne dans le centre ville de Dax, aire de partage de l'espace public entre tous les usagers.

Les espaces publics



Pour être conforme aux exigences techniques et réglementaires, un espace dédié au stationnement des automobiles doit correspondre aux paramètres suivants :

- Nombre de place PMR ≥ 2% (quantité de places allouées aux personnes handicapées)
- Sol dur non meuble (consistance du revêtement du sol)
- Largueur d'une place PMR : 3,30m
- Longueur d'une place PMR : 5,0m
- Pente < 2%
- Signalisation par des panneaux (GIG/GIC)

Le parking communautaire situé entre le bd Saint-Vincent-de-Paul et l'avenue de la gare dispose de 123 places de stationnement dont 5 dédiées exclusivement aux Personnes à Mobilité Réduite.

Les espaces piétonniers sont conçus pour être le lien fonctionnel entre lieux de vie et de travail, établissements recevant du public et installations ouvertes au public, lieux de loisir, espaces de stationnement, et points d'arrêt de transport en commun. Ainsi, leur traitement devient le fondement de toute politique cohérente d'accessibilité et donc nécessite une attention toute particulière dans un programme d'aménagement durable et harmonieux du territoire.

Conscient du faible pourcentage de trottoirs totalement accessibles sur le territoire (10% sur environ 200 km), plus aucun aménagement ni aucune réfection ne se conçoivent ni se réalisent sans référence aux prescriptions techniques et réglementaires d'accessibilité en vigueur.

Cadrage et objectifs du schéma directeur d'accessibilité du Grand Dax

Les préconisations de mise en accessibilité de la chaîne du déplacement

- 1. Le cadre bâti
- 2. Le transport collectif et ses points d'arrêts
- 3. La voirie et les espaces publics









II. LE CADRAGE ET LES OBJECTIFS DU SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DE LA COMMUNAUTE

L'ambition de la démarche communautaire en faveur des personnes en situation de handicap est avant tout de participer à leur entière intégration dans la société. Alors qu'une politique de réadaptation des personnes handicapées à leur milieu a prévalu jusque récemment, des principes de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 a émergé l'idée selon laquelle c'est l'environnement qui devrait s'adapter aux personnes handicapées.

Cette loi généralise et intensifie la mise en accessibilité du cadre de vie initiée en 1975. Ainsi tant les établissements recevant du public que les transports, la voirie et les espaces publics devront progressivement s'adapter aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

La démarche issue de la loi du 11 février 2005 s'appuie sur plusieurs outils pour aménager progressivement le cadre de vie aux personnes handicapées ou à mobilité réduite :

- les schémas directeurs d'accessibilité des services de transport collectif,
- les annexes « Accessibilité » du Plan de déplacement urbain (lors de l'élaboration ou la révision du PDU),
- l'évaluation de l'état d'accessibilité des établissements recevant du public (de la 1^{ère} à la 5^{ème} catégorie). Ce diagnostic analyse la situation existante des établissements, décrit les travaux nécessaires et évalue les coûts de ces travaux.
- les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics.

Si la nouvelle législation concerne également les transports et le cadre bâti, la suite de l'article se focalise plus particulièrement sur les nouvelles exigences en matière d'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Pour des raisons de cohérence et d'efficience, la Communauté d'Agglomération du Grand a globalisé la démarche sous le terme « Schéma Directeur d'Accessibilité de la Chaîne du Déplacement » et fondu ainsi plusieurs documents en un seul.

1. LES PRECONISATIONS POUR LA MISE EN ACCESSIBILITE DE LA CHAÎNE DU DEPLACEMENT

Suite au recensement et à l'analyse des informations sur l'état d'accessibilité des infrastructures par commune, un tableau récapitulatif reprend point par point, l'état de conformité, les aspects de progrès et formule des conseils d'amélioration :

- du cadre bâti,
- du transport,
- de la voirie et des espaces publics.

Les propositions d'amélioration et de sécurisation sont suivies d'une étude de réalisation et d'un chiffrage minutieux des travaux à venir à partir d'un repérage et d'un bornage précis du périmètre des travaux, en fonction de la topographie et de l'existence ou non de réseaux souterrains.

(Voir exemple de chiffrage en Annexe I, référence 6 : www.grand-dax.fr /Documentation/Etudes et rapports du Grand Dax / Transports Déplacements).

L'article 45 de la loi n°2005-102 indique que les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics sont élaborés par le Maire de la commune ou, le cas échéant, par le Président de l'établissement public de coopération intercommunale.

Ces plans fixent notamment les « dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et les aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ».

Selon le décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, ces plans doivent préciser les conditions et les délais de réalisation des équipements et des aménagements prévus, ainsi que la périodicité de leur évaluation, la périodicité et les modalités de leur propre révision.

1.1 LE CADRE <u>BÂTI</u>

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a pour objectif de mieux insérer dans notre société les personnes handicapées, et ce, quel que soit le type de leur handicap (notamment physique, sensoriel, mental, psychique et cognitif).

Dans la perspective du vieillissement de la population, les enjeux qui s'attachent à l'accessibilité sont particulièrement forts et sa bonne mise en œuvre participe pleinement au développement durable de notre société.

L'objectif de résultat assigné par la loi est global et porte sur la continuité de la chaîne du déplacement qui intègre les transports, l'aménagement de la voirie et des espaces publics et les bâtiments dans leur ensemble.

L'accessibilité du cadre bâti, et en particulier des établissements recevant du public, tient une place importante dans ce dispositif.

1.1.1 LE CADRE BÂTI DE LA COMMUNAUTE

Tous les sites et édifices sous compétence de la Communauté d'Agglomération du Grand Dax sont conformes aux exigences techniques et réglementaires en vigueur et ne nécessitent pas de programme particulier de mise en accessibilité.

C'est ainsi qu'au cours de l'année 2009 :

- Le service d'accueil du siège de la Communauté a été rendu accessible par l'acquisition d'un mobilier conforme aux exigences techniques en vigueur
- l'acquisition et l'installation d'un fauteuil monte escalier a rendu les chambres du 1^{er} étage du CHRS du Sablar accessibles aux personnes en situation de handicap.

Il reste à traiter l'espace de stationnement du site du chenil de MEDERIC à Saint-Paul-Lès-Dax qui nécessite le marquage d'une ou plusieurs places de stationnement pour Personnes à Mobilité Réduite.

1.1.2 LE CADRE BÂTI DES COMMUNES NON URBAINES

Les critères de mise en accessibilité de ces bâtiments sont régis par des exigences techniques et législatives (Synthèse).

(Voir en Annexe I, référence 7 copie de la Circulaire interministérielle n°DGUHC 2007-53 et de la Circulaire du 20 avril 2009 relatives à l'accessibilité des ERP, IOP et bâtiments d'habitation : www.grand-dax.fr/Documentation/Etudes et rapports du Grand Dax / Transports Déplacements)

Synthèse de la règlementation

La circulaire interministérielle DGUHC n° 2007-53 du 30 novembre 2007 vise à préciser les dispositions relatives à l'accessibilité des ERP, des IOP et des bâtiments d'habitation, résultant de la loi no 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Les apports de la présente circulaire consistent à commenter et à expliciter les dispositions relatives à l'accessibilité des bâtiments existants :

- l'annexe 9 explique les dispositions relatives à l'accessibilité des bâtiments d'habitation collectifs existants (articles R. 111-18-8 à R. 111-18-11 du CCH, et arrêté du 26 février 2007) ;
- l'annexe 10 développe les dispositions relatives à l'accessibilité des ERP et IOP existants (articles R. 111-19-7 à R. 111-19-12 du CCH, et arrêté du 21 mars 2007).

La mise en accessibilité des cheminements extérieurs au cadre bâti est prise en compte dans le programme d'amélioration de la voirie lorsque ces cheminements sont assimilés au domaine transféré de la Communauté.

Les travaux de mise en accessibilité du patrimoine bâti communal incombent entièrement au Maire et ne peuvent en aucun cas faire l'objet d'une procédure intercommunale. Toutefois, pour raison d'efficience et de mutualisation des services, la mise en accessibilité du cadre bâti des communes non urbaines (accès au bâtiment et guichet d'accueil au public) pourrait faire l'objet d'une collaboration technique et d'une prise en charge financière conventionnée avec la Communauté.

Les préconisations

Pour chaque commune, le diagnostic et les préconisations figurent dans le document de synthèse transmis préalablement.

(Annexe I référence 4 : www.grand-dax.fr /Documentation/Etudes et rapports du Grand Dax / Transports Déplacements)

Schéma Directeur d'Accessibilité de la chaîne du déplacement sur le territoire du Grand Dax

1.2 LE TRANSPORT COLLECTIF ET SES POINTS D'ARRÊT

Le matériel roulant est composé de 13 bus pour les lignes urbaines et de 3 minibus pour le transport à la demande. A ce jour, 11 des 13 bus du réseau Urbus sont équipés d'une rampe pour rendre équitable l'accès des personnes en situation aux véhicules. La RDTL a développé et installé un système d'information embarquée (E-nove) qui permet de répondre aux attentes des usagers malentendants, malvoyants et déficients cognitifs en matière d'information audiovisuelle.

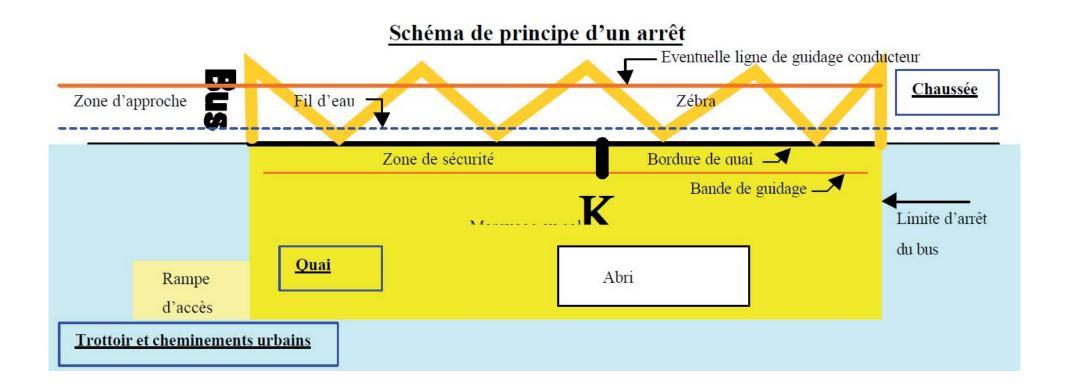
La quasi-totalité des points d'arrêt des quinze lignes du transport collectif urbain et du transport à la demande nécessitent une mise aux normes. Pour ce faire, l'outil de référence pour l'aménagement des quais et des installations de sécurisation des usagers est le plan de principe d'aménagement des arrêts Urbus et Com'Urbus.

Pour la programmation des travaux de mise en accessibilité de ces aménagements, les critères suivants ont servis de paramètres de hiérarchisation des repères :

- La situation géographique de l'arrêt (arrêt desservant un établissement d'enseignement scolaire, une zone commerciale, un centre hospitalier ou social)...
- Le taux de fréquentation du point d'arrêt

Emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif

Toute création ou tout aménagement d'un emplacement d'arrêt de véhicules de transport collectif est conçu, conformément au schéma directeur d'accessibilité des services prévu au troisième alinéa du I de l'article 45 de la loi du 11 février 2005, pour faciliter l'accès des personnes handicapées aux véhicules ainsi que leur embarquement. L'aménagement des points d'arrêt permet l'arrêt des véhicules de transport collectif au plus près du quai ou du trottoir sur toute leur longueur. L'accès des piétons ne doit pas être entravé par l'implantation de mobilier urbain.



Les principes d'aménagements

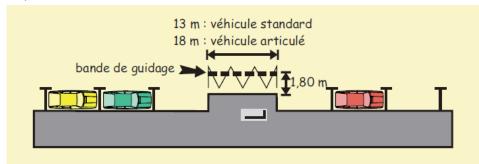
Aménagements recommandés

L'arrêt en avancée (ou en saillie) :

Ce type d'aménagement est celui qui offre la meilleure performance, il devra donc être préconisé dès que le site le permet. Il permet un accostage des bus au plus pèrs du trottoir sans manoeuvre particulière et limite donc la lacune entre le bus et le trottoir.

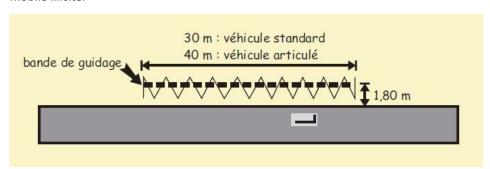
Selon le gabarit du matériel bus considéré, la longueur de la saillie devra être comprise entre 13 mètres (véhicule standard) et 18 mètres (véhicules articulés), la largeur devra permettre le maintien du stationnement de voitures particulières de part et d'autre de l'avancée.

En outre, ce système empêche le stationnement illicite qui rend les aménagements inopérants.



L'arrêt en ligne :

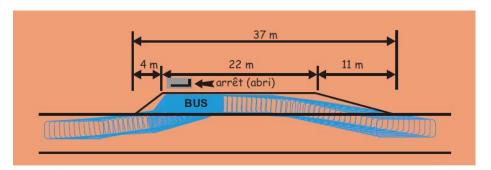
Ce type d'aménagement est également de bonne qualité. Il permet un accostage aisé des bus à condition toutefois que l'emplacement soit préservé du stationnement automobile illicite.



Aménagements déconseillés

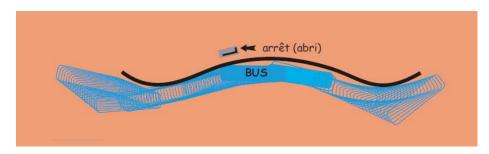
L'arrêt en alvéole :

Ce type d'arrêt se présente avec une piste d'évitement taillé en biseau en entrée et sortie qui ne permet pas un accostage du bus au plus près du quai. De plus, l'arrêt ainsi aménagé incite les conducteurs à anticiper leur sortie et, par conséquent, la porte avant se trouve éloignée du quai avec une lacune importante par rapport au trottoir.



L'arrêt en courbe :

Il est de mauvaise qualitée et à proscrire. Il conduit à une lacune importante entre les quais et le bus. Lorsque cela est possible, l'arrêt existant devra être déplacé.



Près de 250 points d'arrêt existent sur le réseau Urbus dont 40 sont aménagés (ou en cours d'aménagement) cette année 2010. Un programme harmonieux et cohérent de réaménagement des points d'arrêt prioritaires des systèmes de transport collectif est en place. Ce plan tient compte de plusieurs paramètres dont le taux de fréquentation de la ligne sur les points en question et la localisation (proximités d'écoles et de centres administratifs).

Principe d'aménagement des points d'arrêt Urbus

(Priorité en fonction de la fréquentation et de la localisation)

Les exigences techniques et règlementaires	Arrêt Urbus Fréquentation élevée > 35 000 voyageurs par an	Arrêt Urbus Moyenne fréquentation 15 000 à 35 000 voyageurs par an	Arrêt Urbus Faible fréquentation ≤ 15 000 voyageurs par an
Quai en ligne	Recommandé	Si possible	-
Longueur du quai	15 m	15 m	-
Hauteur du quai	20 cm	20 cm	-
La largeur du quai	3 m	3 m	-
Devers ou pente en travers	≤ 2%	≤ 2%	-
Pente < 5% de raccordement à chaque extrémité	Recommandée	Recommandée	-
Signalisation - Zone de sécurité à 50 cm du bord de quai - Zébra jaune au sol le long du quai - Panneau indiquant : le nom de l'arrêt, le n° de la ligne et les horaires de passage	Recommandée Recommandé Obligatoire	Recommandée Si possible Obligatoire	- - Obligatoire

60 points d'arrêt Com'Urbus sont identifiés à travers les treize communes non desservies par le réseau Urbus. Plusieurs de ces points présentent une similitude environnementale : un poteau au bord d'une route sans aucune structure d'accueil autour.

Dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité, pour le réaménagement des arrêts Com'Urbus, la priorité est donnée aux points situés dans le centre bourg des communes et à ceux dont le taux de fréquentation est supérieur à 200 voyageurs par an. Pour tous les autres, les aménagements se feront au cas par cas.

Principe d'aménagement des points d'arrêt Com'Urbus

(Priorité en fonction de la localisation et du seuil de fréquentation)

Les exigences techniques et règlementaires	Arrêt Com'Urbus Situé en Centre Bourg	Arrêt Com'Urbus Fréquentation ≥ 200 voyageurs par an
Quai en ligne	Recommandé	Si possible
Longueur du quai	7 m	7 m
Hauteur du quai	20 cm	20 cm
La largeur du quai	suffisante	suffisante
Devers ou pente en travers	≤ 2%	≤ 2%
Pente < 5% de raccordement à chaque extrémité	Recommandée	Recommandée
Aménagement de stationnement avec au moins 1 place pour PMR	Recommandé	Recommandé
Signalisation		
- Panneau indiquant : le nom de l'arrêt	Obligatoire	Obligatoire

1.3 LA VOIRIE ET LES ESPACES PUBLICS

(Annexe I référence 5 la cartographie de préconisations par commune et référence 8 le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif à la mise en accessibilité de la voirie : www.grand-dax.fr /Documentation/Etudes et rapports du Grand Dax / Transports Déplacements)

1.3.1 LES CHEMINEMENTS

L'accessibilité des aires de cheminement est essentielle au succès de la démarche du Grand Dax, car les aires de cheminement constituent le lien de continuité entre tous les maillons de la chaîne du déplacement :

- Le sol des cheminements créés ou aménagés ne doit pas être meuble : le revêtement ne doit pas être glissant et ne doit pas comporter d'obstacle.
- Le profil en long doit présenter une pente la plus faible possible et comporter le moins de ressauts possibles. Lorsque ceux-ci ne peuvent être évités, ils comportent des bords arrondis ou chanfreinés.
- La pente transversale est la plus faible possible. Toute dénivellation importante doit pouvoir être franchie par un plan incliné.
- Lorsque le cheminement courant se fait par un plan incliné, celui-ci respecte des caractéristiques minimales définies par arrêté.
- Le profil en travers doit avoir une largeur suffisante et dégagée de tout obstacle pour permettre le cheminement des piétons en sécurité.
- Le mobilier urbain, en particulier les bornes et poteaux, y compris lorsqu'ils sont implantés en porte-à-faux, doit être aisément détectable par les personnes aveugles ou malvoyantes. Des cheminements praticables, sans obstacle pour la roue, la canne ou le pied, sont aménagés pour permettre l'usage et la traversée des espaces publics, y compris des voies ou espaces pavés.
- Lorsque les trottoirs et zones piétonnes comportent des « bateaux », ceux-ci doivent comporter des ressauts aux bords arrondis ou chanfreinés.
- Les passages pour piétons doivent être clairement identifiés par rapport au reste de la voirie au moyen d'un contraste visuel et d'un repérage tactile ou autre. Ils doivent être repérables par les personnes handicapées, notamment les personnes aveugles ou malvoyantes qu'elles soient ou non assistées par un animal. Des bandes d'éveil de vigilance doivent être implantées au droit des traversées pour piétons.
- La signalétique et les autres systèmes d'information sont accessibles aux personnes handicapées.

Il convient d'analyser le cheminement dans son ensemble pour prétendre accéder à une liaison adéquate entre les différents points.

1.3.1.1 La pente en long

Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation en cheminement courant, elle doit être la plus faible possible inférieure à 4 % (ce qui n'est généralement possible que dans des opérations d'aménagement de voie nouvelle sur des sites non construits).

En cas d'impossibilité (topographie, disposition des constructions existantes), une pente ≥ 5 % est tolérée sans dépasser 12 % ; elle doit être exceptionnelle car elle s'avère très difficile, voire impossible à franchir, notamment pour les Usagers en Fauteuil Roulant (UFR) sans l'aide d'une tierce personne.

Dès que la pente dépasse 4 %, des paliers de repos horizontaux (1,20 m x 1,40 m hors obstacles éventuels) sont nécessaires : tous les 10 mètres.

Pente en long (sites neufs)	≥ 4 % et < 5 %	≥ 5 % et < 8 %	≥ 8 % et < 12 %
Longueur max entre paliers	10 m	2 m	0,50 m

Un garde-corps préhensile est obligatoire le long de toutes ruptures de niveaux de plus de 40 centimètres de hauteur. Les profils en long doivent comporter le minimum de ressauts < 2 cm. La distance minimale entre deux ressauts successifs est de 2,50 mètres.

Les pentes comportant plusieurs ressauts successifs dites « pas d'âne » sont interdites.

1.3.1.2 La pente en travers

En cheminement courant, le **dévers** doit être le plus faible possible (≤ 2 %) en veillant à ce que la pente en long soit suffisante pour garantir la bonne évacuation des eaux.



Sur les pentes en long supérieures à 4 %, les dévers sont à éviter. Lorsque des passages à fort dévers (2 % ou plus) sont inévitables, par exemple au droit des passages piétons ou des Passages de Porte Cochère (PPC), ces forts dévers ne peuvent être tolérés que sur de très courtes distances.

1.3.1.3 L'abaissement des bordures de trottoir

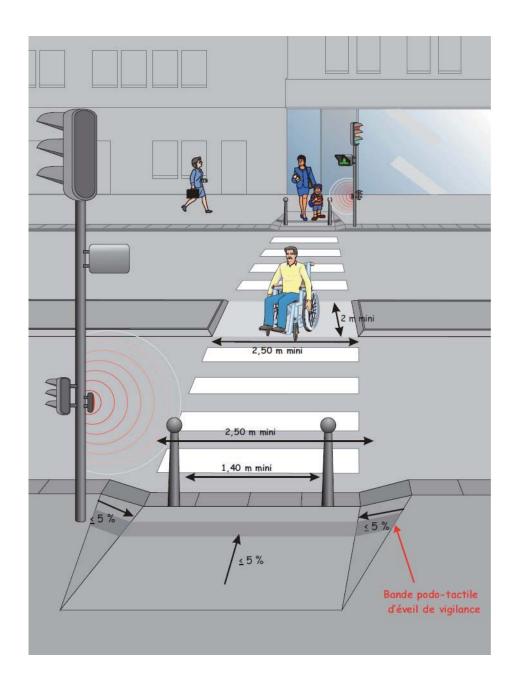
La traversée piétonne est un point important à traiter puisqu'elle permet d'assurer la continuité et donc la cohérence des cheminements.

Les bateaux

Les traversées avec abaissement du trottoirm les plus fréquentes, consistent à créer un bateau. Plusieurs cas de figure existent en fonction de la largeur du trottoir, de la pente, du traitement du fil d'eau.

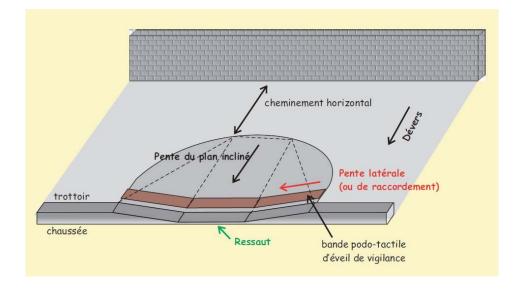
Le bateau sera constitué d'une plan incliné perpendiculaire à la chaussée et de deux pentes latérales de raccordement.

- La pente du plan incliné devra être inférieure ou égale à 5 %. Des pentes de 8 % seront tolérées sur 2 mètres et de 12 % sur 0,5 mètre maximum.
- les surfaces de raccordement (accès latéral) devront si possible avoir la même pente que le plant incliné. Une pente de 12 % sur 0,5 mètre maximum.
- La largeur du bateau sera de 1,20 mètre minimum et de 1,40 mètre en cas d'obstacle (type poteau).
- Un revêtement de sol différencié, bande podotactile d'éveil de vigilance, doit être prévu sur une longueur minimale d'un mètre au droit du bateau afin de signaliser la présence d'une traversée (norme AFNOR P98-351).
- Un cheminement libre de tout obstacle d'une largeur minimum de 1,40 mètre devra être maintenu à l'arrière du bateau (1,40 mètre entre la limite d'abaissement du trottoir et le mur).
- Lorsque la largeur du trottoir ne permet pas de maintenir le cheminement horizontal à l'arrière du bateau, le trottoir sera abaissé dans toute sa largeur (bateau et cheminement communs).
- Liaison entre plan incliné et chaussée : La présente de ressaut devra être évitée si le site le permet (écoulement des eaux totalement maîtrisé). Si nécessaire, le fil d'eau sera traité par l'implantation d'un ressaut (2 cm maximum ou 4 cm maximum avec chanfrein à 1 pour 3) ou d'un grille avaloir au droit du bateau. Les fentes de la grille seront inférieures à 2 cm et disposées perpendiculairement au sens de la traversée.



Le tableau ci-dessous récapitule les valeures admises selon les cas rencontrés.

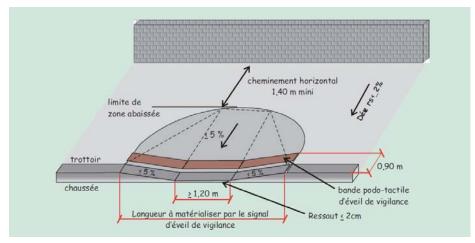
		Pente latérale	Pente du plan incliné	Ressaut	Dévers
Trottoir large	Exigence	≤ 5 %	≤ 5 %	Nul conseillé 2 cm maximum	< à 2 %
(cheminement et bateau séparés)	Tolérance	érance 12 % maxi 8 % sur 2 m, 12 % sur 0,5 m maxi	4 cm toléré avec Chanfrein à 1 pour 3	₹ 0 2 /6	
Trottoir étroit Exigence (cheminement et bateau communs)	Exigence	<u>₹</u> 5 %	∢à2%	Nul conseillé 2 cm maximum	. 2 2 %
	8 % sur 2 m, 12 % sur 0,5 m maxi		4 cm tolérés avec Chanfrein à 1 pour 3	<u>∢</u> à2%	



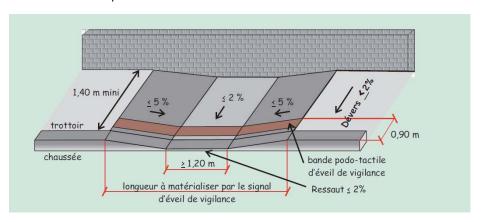
Selon la largeur du trottoir et lorsque le site le permet, les valeurs **recommandées** sont les suivantes :

- Cas d'un trottoir large

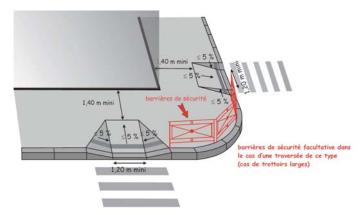
Ces dispositions s'appliquent sans difficultés dès lors que la largeur du trottoir est supérieure ou égale à 5,50 mètres.



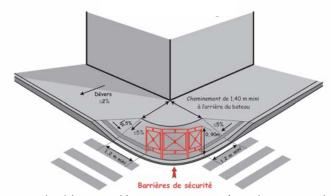
- Lorsque la largeur du trottoir est comprise entre 3 mètres et 5,50 mètres, la conception de l'aménagemetn s'appuiera sur les tolérance admises.
- Cas d'un trottoir étroit dont la largeur est comprise entre 1,40 mètre minimum, correspondant à la largeur utile de cheminement hors obstacle, et 3 mètres. Le plan incliné devient un palier au niveau de la chaussée.



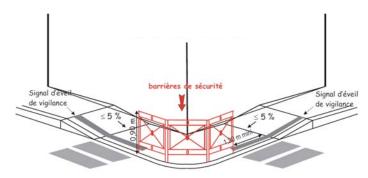
Les bateaux doubles en carrefours



Traversée en carrefour dans le cas de trottoirs larges



Bateau double avec dépression unique (cas de trottoirs larges)



Bateau double avec dépression unique (cas de trottoirs étroits)

Il existe deux façons de traiter les bateaux :

- Créer deux bateaux séparés qui auront chacun leur propre plan incliné (réalisable dans le cas de trottoirs larges)
- Créer un bateau avec un plan incliné unique, avec abaissement du trottoir dans l'angle (réalisable dans le cas de trottoirs larges et étroits)

Le fascicule de documentation AFNOR P98-350 recommande, lorsque cela est possible, d'implanter deux bateaux séparés plutôt qu'un bateau double dans l'arrondi du carrefour.

Les caractéristiques géométriques des bateaux sont identiques à celles des bateaux implantés en dehors des carrefours que ce soit dans le cas de trottoirs larges ou de trottoirs étroits.

Les points suivants devronts être respectés :

- Les bandes d'éveil de vigilance devront être implantées sur toute la longueur de la partie abaissées (y compris les surfaces de raccordements), parallèlement à l'axe de la chaussée (Norme AFNOR P98-351).
- Lorsque l'abaissement du trottoir est continu, une barrière de protection doit être implantée dans l'arrondi du trottoir afin de prévenir tout danger pour les personnes malvoyantes et éviter le stationnement de véhicules au niveau de la dépression. Suivant les recommandations du fascicule AFNOR P98-350, ces barrières doivent comporter un élément horizontal à moins de 0,40 mètre du sol pour être facilement détectables à la canne d'aveugle.

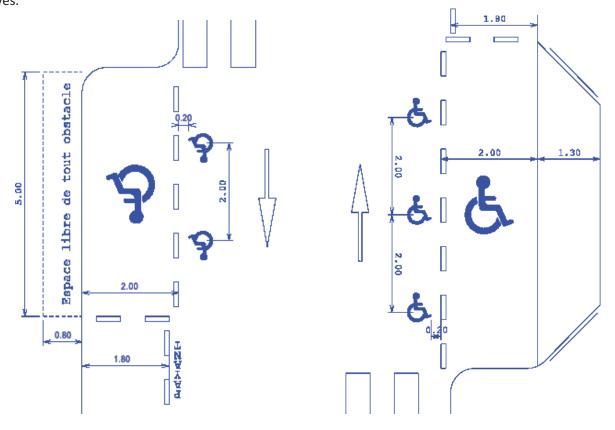
1.3.2 LES ESPACES DE STATIONNEMENT

Les aires de stationnement constituent le principal point nodal du déplacement des utilisateurs de fauteuil roulant en milieu urbain.

Lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public, au moins 2 % de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement, arrondis à l'unité supérieure, doivent être dédiés aux automobilistes atteints d'une déficience physique.

Lorsque cet aménagement fait partie d'un projet global de stationnement, le nombre de places réservées est calculé sur la base de l'ensemble des emplacements prévus au projet. Au-delà de cinq cents places, le nombre de places aménagées est fixé par arrêté municipal sans pouvoir être inférieur à 10. Les emplacements réservés sont librement accessibles. Leur agencement permet à toute personne de rejoindre le trottoir ou le cheminement pour piétons sans danger et sans rencontrer d'obstacle.

Les parcmètres et autres systèmes d'accès sont facilement accessibles et utilisables par les personnes handicapées physiques. Ils sont installés au plus près des emplacements réservés.



1.3.3 LES FEUX DE SIGNALISATION

La signalisation lumineuse et sonore participe à une meilleure sécurisation du déplacement des personnes à mobilité réduite en milieu urbain.

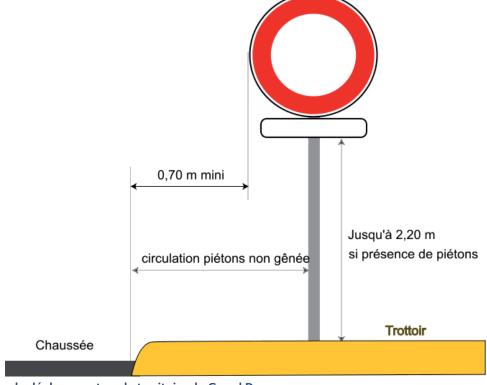
Les feux lumineux de signalisation équipant les passages pour piétons doivent comporter un dispositif permettant aux personnes aveugles ou malvoyantes de connaître les périodes durant lesquelles il est possible de traverser les voies de circulation.

L'installation des feux sonores requiert une analyse méticuleuse du carrefour afin d'éviter une pollution des signaux émis par le système.

Pour une meilleure gestion de cette problématique, une étroite collaboration des services techniques des villes de Dax et de St Paul Lès Dax est nécessaire. Le coût estimatif de la signalisation sonore est d'environ 900 € par traversée.

1.3.4 LES PANNEAUX DE SIGNALISATION VERTICALE

Les mobiliers urbains situés à hauteur de tête notamment, constituent un danger en particulier pour les personnes aveugles et malvoyantes qui risquent de les heurter. Lorsqu'un panonceau est ajouté sous un panneau de signalisation (stationnement interdit...), la hauteur de 2,20 mètres sous l'ensemble doit toujours être respectée.



Cadrage et objectifs du schéma directeur d'accessibilité du Grand Dax

La planification des actions d'amélioration de la chaîne du déplacement

- 1. Les aménagements et travaux d'accessibilité
- 2. La formation
- 3. Le plan de communication



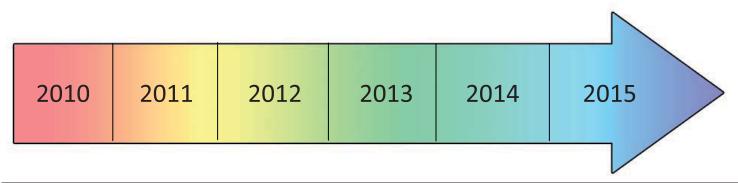






2. LA PLANIFICATION DES ACTIONS DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA CHAÎNE DU DEPLACEMENT

La CIAPH et le comité de pilotage de la démarche d'accessibilité se réuniront une fois par semestre pour acter des progrès et pour étudier les rapports du pôle accessibilité afin de repérer, éliminer et prévenir les obstacles pour les personnes en situation de handicap. Le Conseil Communautaire révisera chaque année le schéma directeur d'accessibilité de la chaîne du déplacement.



	Prévisions annuelles	Objectif général
Cadre bâti	Rendre accessible 20% du cadre bâti des communes non urbaines par an (4 communes sur 18)	Garantir un accès sans encombre au cadre bâti des communes non urbaines. Dax et Saint-Paul-lès-Dax gèrent elles-mêmes leur patrimoine.
Transport collectif	Aménager 10% des arrêts du transport collectif par an	Parvenir à l'accessibilité des arrêts les plus fréquentés et ceux desservant les zones à enjeux. Tous les points d'arrêts n'ont pas vocation à être systématiquement mis en accessibilité.
Voirie et Espaces publics	L'aménagement des circulations piétonnes sera consécutif à la mise en accessibilité du cadre bâti des communes non urbaines. Dans les communes de Dax et de Saint-Paul-Lès-Dax, les aménagements seront en cohérence avec les Programmes Pluriannuels d'Investissement (PPI) et tous les projets d'urbanisme.	Parvenir à un maillage cohérent afin de rendre possible la continuité du déplacement

2.1 LES AMENAGEMENTS ET TRAVAUX D'ACCESSIBILITE

La préparation du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics obéit aux prescriptions du décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Ce décret vient ainsi compléter les dispositions de l'article 45 de la loi du 11 février 2005.

Le plan de mise en accessibilité fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la Communauté. La loi vient préciser que le plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du plan de déplacement urbain, quand il existe.

En outre, le décret n°2006-555 du 17 mai 2006 fixe les modalités et les délais à respecter pour la mise aux normes des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation en modifiant le code de la construction et de l'habitation.

Contrairement à l'obligation pour les EPCI de plus de 5 000 habitants d'instituer une commission intercommunale d'accessibilité pour les personnes handicapées, l'établissement du plan de mise en accessibilité ne semble pas relever de plein droit des prérogatives communautaires.

En effet, l'article 2-I du décret du 21 décembre 2006 précise que le plan de mise en accessibilité de la voirie et l'aménagement des espaces publics est « établi par la commune ou la communauté ayant compétence à cet effet ».

Lorsque, pour des raisons techniques et/ou financières, les actions de mise en accessibilité s'avèrent compliquées ou impossibles à réaliser, la loi permet le recours à une procédure de dérogation avec la réalisation de mesures compensatoires.

2.1.1 LE PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DU CADRE BÂTI

2.1.1.1 Le cadre bâti de la Communauté d'Agglomération du Grand Dax

A ce jour, suite au diagnostic et aux travaux d'amélioration déjà réalisés, aucun plan de mise en accessibilité n'est envisagé. Il est évident que des points d'amélioration pourraient survenir et dans ce cas, ils seront traités au fur et à mesure.

2.1.1.2 Le cadre bâti des communes non urbaines

Selon les préconisations du diagnostic, la mise en accessibilité du cadre bâti des communes non urbaines (accès au bâtiment et guichet d'accueil au public) fera l'objet d'une prise en charge technique et financière conventionnée avec la Communauté.

2.1.2 LE PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DU TRANSPORT COLLECTIF

En l'absence d'un Plan de Déplacement Urbain, le schéma d'accessibilité du transport collectif sur le périmètre de l'Agglomération du Grand Dax priorise, pour les réseaux Urbus et Com'Urbus, les points d'arrêt et repères selon leur localisation et leur taux de fréquentation.

Ainsi, sur les 250 points d'arrêt du réseau Urbus et leurs abords, le plan prévoit la mise en accessibilité d'une vingtaine par an. Et pour les 60 repères Com'Urbus, il est prévu de mettre prioritairement en accessibilité les points situés dans le centre bourg des communes.

Au mois de juin 2010, les 13 bus (100%) du réseau urbain ont été équipés d'un système d'information audiovisuelle rendant ainsi la quasi-totalité du matériel roulant accessible aux personnes handicapés. Deux des 13 bus, non équipés de rampe, servent de matériel d'appoint. Ils seront remplacés dans le cadre du renouvellement du matériel.

Du fait de l'impossibilité de rendre accessible tous les arrêts de bus du Transport collectif urbain et du Transport à la demande sur le périmètre du Grand Dax, un système de transport de substitution dit de PORTE A POINT (c'est-à-dire du domicile au point d'arrêt accessible le plus proche) est mis en place pour les Personnes Handicapées.

2.1.3 LE PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS (PAVE)

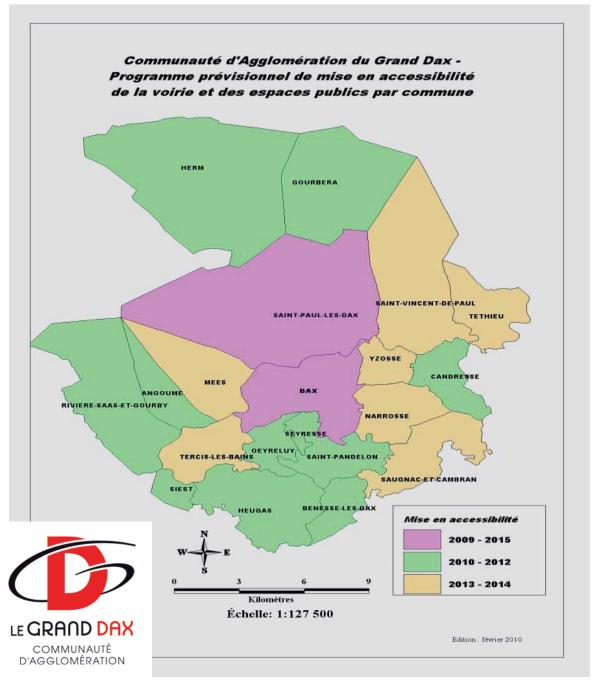
La loi précise que le PAVE porte sur l'ensemble de l'agglomération au sens du code de la route. Mais il peut y avoir des périmètres différents selon les caractéristiques de la collectivité, la densité, les aménagements. Le bon périmètre sera, dans un premier temps, celui qui permettra de résoudre les problèmes d'accessibilité les plus cruciaux, les plus fréquents, tels que :

- les problèmes liés à l'accessibilité pouvant générer des situations de dangers (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.

Ensuite, l'ensemble des voiries et espaces publics devra être traité progressivement à l'occasion des remises en état.

Les aménagements de voirie représentent des investissements conséquents. Aussi, la concertation entre responsables politiques, administratifs et techniques des communes et de la Communauté est primordiale. En conséquence, pour des raisons de cohérence et d'efficacité, il convient de tenir compte de toutes les réflexions, projets et surtout des programmations pluriannuelles d'investissement (PPI).

La priorité est également donnée aux sections de voie reliant les points essentiels à la continuité du déplacement. Le budget annuel alloué aux travaux spécifiques d'accessibilité pour l'amélioration de l'existant et la création de nouvelles installations accessibles est de 355.000€.



2.2 LA FORMATION

Il s'agit de développer, adapter et faire évoluer les compétences et les comportements pour mieux accompagner les personnes en situation de handicap dans leur quête d'autonomie et d'équité d'accès aux infrastructures.

L'investissement de grands moyens dans le plan d'amélioration des infrastructures des communes n'aura de sens qu'au prix d'une réelle évolution des mentalités. Le succès des mutations d'un univers de "personnes nécessitant assistance" du fait d'une déficience à la participation à la vie quotidienne, à une situation d'autonomie, passe par une prise de conscience collective.

Ainsi, la politique communautaire d'accessibilité s'appuie sur les nombreuses possibilités offertes par la formation. Le plan de communication facilite pour sa part la diffusion des informations auprès des agents et professionnels, mais également auprès des usagers afin d'aider à l'amélioration des comportements.

2.2.1 L'ACCUEIL DU PUBLIC A LA COMMUNAUTE ET DANS LES COMMUNES NON URBAINES

Afin de continuer à apporter des prestations équitables et de qualité, les services se doivent de faire correspondre besoins, disponibilités et compétences. Pour développer et/ou construire ces compétences, le plan propose dans une dynamique instructive, l'acquisition de nouveaux savoirs et savoir-faire ou le renforcement et la réactivation des savoirs et savoir-faire existants.

2.2.2 LES CONDUCTEURS DE BUS ET LE SERVICE D'ACCUEIL DE LA GARE ROUTIERE

Accueillir et savoir orienter les usagers avec équité et convivialité est indispensable à la qualité du service public. Un guide de bonnes pratiques destiné aux conducteurs de la RDTL est en projet avec une journée de sensibilisation et de formation pour les agents d'accueil et les conducteurs de bus à la problématique Personnes à Mobilité Réduite (PMR) afin de leur rappeler les procédures à suivre lors de la prise en charge d'une personne en situation de handicap.

2.3 LE PLAN DE COMMUNICATION

La problématique "Accessibilité" de nos communes se pose aussi bien en terme géographique, physique que social. Dans un souci de transparence et d'efficacité, la Communauté a fait le choix d'une étroite collaboration entre les élus, les usagers, les associations représentatives des personnes à mobilité réduite et les experts. Ce choix passe par une information à tous les niveaux des différentes étapes de la démarche.

La Commission Intercommunale d'Accessibilité pour les Personnes Handicapées (CIAPH), créée par délibération en Conseil communautaire le 25 septembre 2008 et installée le 18 novembre 2008, validera les plans annuels de communication, préparés en concertation avec la direction communication de l'agglomération.

2.3.1 LA CONCERTATION

Une concertation continue est conduite avec tous les acteurs : les élus, les usagers, les professionnels et naturellement les associations représentatives des personnes en situation de handicap.

Cette concertation débute dès les premières réflexions sur un projet, se prolonge tout le long de la réalisation de l'aménagement et, au-delà, durant toute la période d'exploitation de l'infrastructure.

La commission intercommunale d'accessibilité a participé activement au diagnostic et à la programmation des préconisations. Un comité de pilotage composé des directeurs et responsables de service concernés, encadrés par le Directeur Général des Services est chargé des questions opérationnelles (information, finances, réglementation et choix techniques).

2.3.2 LE PLAN ANNUEL DE COMMUNICATION

Validé par la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées, le plan prévoit un dispositif de communication externe et interne.

2.3.2.1 La communication externe

- La publication et la diffusion du rapport annuel Encadré par l'article 46 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005, la CIAPH établit un rapport annuel de toutes les réalisations et le présente en Conseil communautaire. Ce rapport peut comporter des propositions de programmes d'actions, un suivi des réalisations et un bilan des résultats obtenus. La commission adresse ce rapport annuel au Préfet, au Président du Conseil Général et au Conseil Départemental Consultatif des Personnes Handicapées. Ce rapport pourra faire l'objet d'une conférence de presse spécifique, consultable sur le site internet www.grand-dax.fr; il fera l'objet d'articles dans la publication "Grand Dax Mag'".
- La publication d'un support de communication
 Le schéma pourra faire l'objet de la publication d'un support spécifique de communication destiné aux habitants et aux acteurs concernés, édité à 3000 exemplaires et diffusé dans les accueils des mairies.
- La RDTL prévoit en collaboration avec les services de la Communauté, la réalisation de fiches de liaisons adaptées et une identification cartographique des arrêts accessibles avec la pose de logo sur les abris et les poteaux.

2.3.2.2 La communication interne

■ La publication de billets d'information
Pour un suivi de l'avancement du plan de mise en accessibilité de la chaîne du déplacement, des billets périodiques d'information à destination des instances de vérification et de toutes les parties prenantes verront le jour. Il conviendra d'en définir le mode de diffusion (voie postale ou électronique). La publication d'informations est prévue dans "le fil d'actu" mensuel des agents et des élus communautaires.

CONCLUSION

L'une des difficultés majeures posées par le principe de la continuité du cheminement réside dans la mise en liaison des différents maillons de la chaîne de déplacement. Pour la résoudre, il faut chercher à réduire au maximum les obstacles critiques entre le cadre bâti, les espaces publics, la voirie et le transport.

Dès lors, il faut raisonner en "approche système" c'est-à-dire envisager des solutions où les caractéristiques techniques concordantes de ces aménagements permettent d'atteindre le niveau d'accessibilité souhaité.

De ce fait, la collaboration étroite entre les différents services (communes membres et Communauté) déjà en place nécessite d'être renforcée avec l'appui des élus. Les trottoirs aménagés et accessibles sont bien souvent occupés par toutes sortes d'obstacles qui réduisent les efforts consentis. Un effort concerté de communication de tous les élus et des parties prenantes à la démarche, à l'attention de tous les usagers du domaine public pourrait réduire les mauvaises pratiques. La relative impunité dont semble bénéficier les contrevenants devrait progressivement faire place sous l'impulsion des premiers magistrats des villes de Dax et de Saint-Paul-Lès-Dax à une communication ciblée.

Dans la perspective du vieillissement de la population, les enjeux qui s'attachent à l'accessibilité sont particulièrement forts et sa bonne mise en œuvre participe pleinement au développement durable de notre société. L'attractivité thermale des villes de Dax et Saint-Paul-Lès-Dax, premières stations thermales de France, participent à l'évolution de la prévalence de personnes âgées et à mobilité réduite sur le périmètre du Grand Dax.

L'objectif de résultat assigné par la loi est global et porte sur la continuité de la chaîne du déplacement qui intègre les transports, l'aménagement de la voirie et des espaces publics et les bâtiments dans leur ensemble.

L'accessibilité tend à instaurer une égalité sociale pour tous. Elle permet aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite de s'intégrer dans la société et de participer à la vie sociale. La possibilité de se déplacer conditionne l'insertion, qu'elle soit sociale, éducative, professionnelle ou culturelle. Le principe d'égalité des citoyens et le plein exercice de la citoyenneté de chacun supposent que les lieux et espaces soient équitablement accessibles à tous.

LES SIGNATAIRES

Président du Grand Dax Jean-Marie ABADIE

Vice-Présidente en charge de l'Aménagement de l'Espace et du Développément Economique Danielle MICHEL

Adjoint au Maire de la commune de St-Paul-lès-Dax

en charge de la Voirie

Alain LESCLAUX

Adjoint au Maire

de la commune de Bénesse-lès-Dax

Didier BOISVERT

Adjoint au Maire

de la commune de Gourbera

Jean-Pierre COURREGES

Adjoint au Maire

de la commune de Heugas

Vice-Président en charge du Déplacement Urbain, du Stationnement et des parkings communautaires

Jacques PENE

Conseillère municipale de la commune d'Angoumé Isabelle DELMAS

Conseillère municipale de la commune de Candresse Anne-Maire SEIZE

Conseiller municipal de la commune de Herm

Jean-Pierre LARDIT

Adjoint au Maire de la commune de Mées

Pierre MARLOT

Adjoint au maire de la commune de Oeyreluy Jean-Luc BLEYS

Conseiller municipal de la commune de St-Pandelon Bernard LALANNE

Alain NICOL Adjoint au Maire

de la commune de Narrosse Claude LQUSTALOT

Adjointe au Maire de la commune de Rivière-Saas-et-Gourby Nathalie HARAMBILLET

Tomor

Adjoint au Maire de la commune de St-Vincent-de-Paul Christian DESSEREZ

Maire de la commune de Saugnac-et-Cambran Alain FORSANS

> Adjoint au Maire de la commune de Siest Bernard DARRIOUMERLE

Conseiller municipal de la commune de Téthieu Julian GACHAN

Association des Commerçants et Artisans de Dax Caroline LACAZE

Chef du bureau Accessibilité Réglementation Construction Direction Départementale des Territoires et de la Mer Jean-Marc VILLARET

> Présidente départementale de l'Association Valentin Hauy (AVH) à Dax Mireille DESPOUYS-DAMASSE

Association Départementale d'Aide Pour l'Enfance Inadaptée (ADAPEI) à St-Paul-lès-Dax

Maryse MARQUIS

Maire de la commune de Seyresse Daniel BOUCHON

Adjoint au Maire de la commune de Tercis-les-Bains Roland CASTETS

> Conseiller municipal de la commune de Yzosse Thierry BOURDILLAS

Directeur de la RDTL Eric CHOPIN

Association des Paralysées de France à Dax Marie Lys NAHARBERHOUET

Présidente de l'Association Vaincre la Mucoviscidose à St-Paul-lès-Dax

Maïté SARDA

LES REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Menétrieux L., Heyrman E., 2007. Le tramway, un objet industriel révélateur de l'évolution de la notion d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Recherche transports sécurité, n° 94, janvier-mars 2007, 25 p.

Pierron M., ^{1989.} Deux nouveaux systèmes de transport urbain à grande accessibilité : premier bilan d'utilisation du VAL et du TAG. Actes n° 20, recueil des communications de la journée spéciale SEE « Transport sans handicap » du jeudi 20 avril 1989, Lyon, pp.27-31.

Éléments de méthodologie sur les diagnostics d'accessibilité Version de septembre 2008

Robert-Bobée I., 2006. Projections de population pour la France métropolitaine à l'horizon 2050. Insee première, n° 1089, Juillet 2006, 4 p. [en ligne] Disponible au 15 août 2008 sur : http://www.insee.fr/fr/ffc/ipweb/ip1089/ip1089.html

Wanaverbecq C., 2007. La Dordogne aide les communes à respecter la loi « handicap ». La gazette des communes, des départements, des régions, n° 1911, 26 novembre 2007, p.43.

AUTRES REFERENCES SUR LE DIAGNOSTIC

Lemarc F., 2007. Personnes handicapées: comment réaliser un diagnostic d'accessibilité? Maires de France, n° 234, mars 2007, pp.66-67.

Maisonneuve C., 2007. Le maire et le handicap: 50 questions. Le courrier des maires et des élus locaux, n° 206, octobre 2007, cahier spécial n°8, pp.182-196.

Maisonneuve C., 2007. Diagnostic accessibilité : comment le réaliser ? Le courrier des maires, n° 208, décembre 2007, pp.50-51.

Saby L., 2008. Diagnostics d'accessibilité: tous concernés! Techni-Cités, n° 148, 23 avril 2008, pp.22-23.

Simon E., 2008. Schémas directeurs d'accessibilité : un retard annoncé. Transport public, n° 1077, février 2008, pp.26-29.

Stéphant J.-P., 2006. Bâtir un diagnostic d'accessibilité urbaine. Techni-Cités, n° 115, 23 septembre 2006, pp.22-23.

Stroesser E., 2008. Handicap: l'accessibilité bute sur le diagnostic. Maires de France, n° 248, juin 2008, p.11.

Toumit J.-L., 2007. Des diagnostics à engager sans délai. La gazette des communes, des départements, des régions, n° 1898, 27 août 2007, pp.34-36.

Toumit J.-L., 2008. L'accessibilité des ERP passe par le diagnostic. Le moniteur, n° 5438, 15 février 2008, pp.56-60.

OUVRAGES DU CERTU CONCERNANT LES DIAGNOSTICS D'ACCESSIBILITE

Voir la page des productions Certu sur les diagnostics d'accessibilité sur www.certu.fr pour en savoir plus sur les documents ci-dessous, les télécharger ou les commander.

Tous les domaines

Diagnostic d'accessibilité urbaine : exemples et éléments pour de bonnes pratiques (plaquette, 2006) Diagnostic d'accessibilité urbaine : analyse comparative de cas et propositions (coll. dossiers, 2007) Voirie et Espaces publics

Accessibilité de la voirie et des espaces publics : éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes (coll. dossiers, 2006)

Expérimentation en vue du plan de mise en accessibilité de voirie et espace public (fiche, 2007)

Élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics : expérimentation à Valenciennes (coll. rapports d'étude, 2007)

Une voirie accessible (Plaquette 2008)

Systèmes de Transports

Schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs urbains : analyse de cas (coll. rapports d'étude, 2006)

Élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transports départementaux : guide méthodologique (coll. dossiers, 2007)

Schémas directeurs d'accessibilité des services de transports régionaux : état d'avancement et questionnements (coll. rapports d'étude, 2008)

Schéma directeur d'accessibilité des services de transports urbains : éléments de méthode (coll. dossiers, 2008)

Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous : guide méthodologique (coll. références, 2001 / additif, 2008)

Autres publications en lien avec le diagnostic

Concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite : éléments méthodologiques (coll. dossiers, 2004)

SITES INTERNET

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) : http://www.certu.fr/

Comité de liaison pour l'accessibilité du cadre bâti, des transports et du tourisme (COL/AC) : http://www.coliac.cnt.fr/

Délégation ministérielle à l'accessibilité (DMA) : http://www.dma-accessibilite_developpementdurable.gouv.fr/

Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire : http://www.developpement-durable.gouv.fr/

Ministère du logement : http://www.logement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=1165

Ministère du travail, des relations sociales et de la solidarité : http://www.travail-solidarite.gouv.fr/espaces/handicap

Schéma Directeur d'Accessibilité de la chaîne du déplacement sur le territoire du Grand Dax

AUTRES REFERENCES SUR L'ACCESSIBILITE

Dejeammes M. (dir.), 2008. Handicap et ville. Éd. Territorial, collection classeurs, MEEDDAT, 2008. Loqacce-Cité, logiciel de sensibilisation à la qualité de l'accessibilité. CD-Rom, CSTB, 2e édition.

Ferté D., 2008. L'accessibilité en pratique. Le moniteur, ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche, 200 p.

Grépinet P., 2008. Concevoir un bâtiment accessible aux personnes handicapées. Le moniteur, 220 p. Grosbois 1.-P., 2007. Handicap et construction. Le Moniteur, 7e édition, 384 p.

Kompany S., 2008. Accessibilité pour tous : la nouvelle réglementation. Éditions du puits fleuri, 340 p.

Sahmi N., Goutte C., 2008. Accessibilité handicapée. Concevoir des espaces accessibles à tous. CSTB, 3e édition, 186 p.

ANNEXES

www.grand-dax.fr /Documentation/Etudes et rapports du Grand Dax/Transports-Déplacements

Communauté d'Agglomération du Grand Dax

15 avenue de la gare 40100 Dax





RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Direction Départementale
des Territoires et de la Mer
des Landes













