



DIRECTION DE LA VOIRIE

# schéma directeur > d'accessibilité

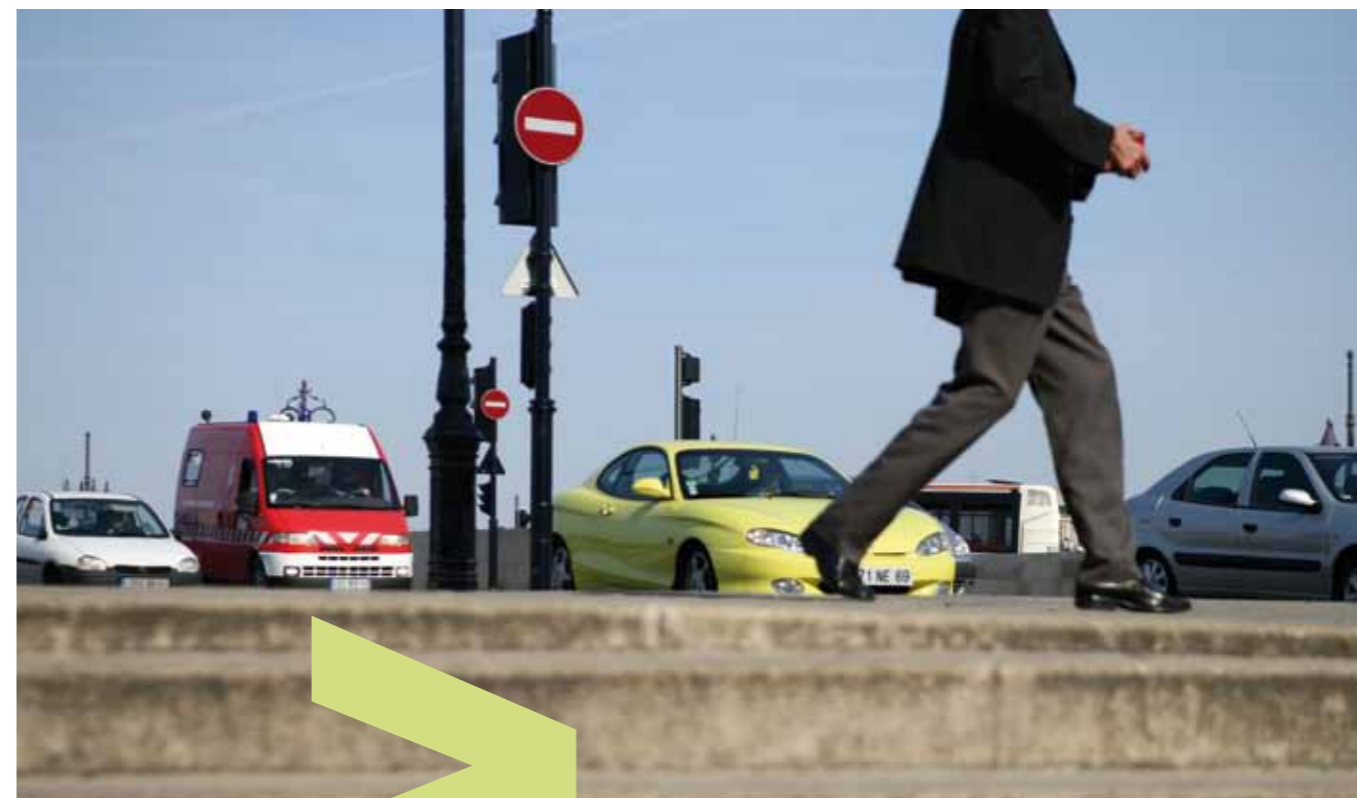
VOIRIE

ESPACES PUBLICS

## Accessibilité : un enjeu majeur pour le Grand Lyon

# sommaire

- > **La culture de l'accessibilité au Grand Lyon**
  - Les principales actions
  - Le choix d'un plan d'accessibilité intercommunal
- > **Le schéma directeur d'accessibilité**
  - Un schéma directeur pour mieux définir les priorités
  - Pour une métropole accueillante, où il fait bon vivre pour tous
- > **L'élaboration du schéma directeur**
  - Une démarche participative
  - Des itinéraires et des équipements identifiés
- > **Évaluer et échanger pour mieux progresser**
  - Les diagnostics de voirie
  - Une commission intercommunale d'accessibilité



## édito

Les personnes en situation de handicap aspirent légitimement à exercer pleinement leur citoyenneté. Pourtant, ce désir reste encore trop souvent un vœu pieux. Impossibilité de se déplacer sur la voirie par manque de repères ou présence de trop nombreux obstacles, transports en commun inaccessibles, équipements et services publics inadaptés... Autant de freins qui limitent leur intégration sociale et professionnelle.

Soucieux de participer à ce grand projet qui dépasse le cadre local, le Grand Lyon s'est doté d'un outil d'aide à la programmation des travaux de mise en accessibilité : le schéma directeur d'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

La voirie ne représentant qu'un maillon de la chaîne des déplacements, les transports publics et les lieux reliés se doivent d'être, eux aussi, accessibles à tous. Le schéma directeur a donc été conçu pour permettre aux différents gestionnaires d'identifier les axes prioritaires et de pouvoir intervenir de manière concertée. Un important travail collaboratif a permis sa réalisation, ce qui en fait un document de référence en la matière.

J'aimerais, à ce titre, souligner le rôle essentiel des communes du Grand Lyon qui ont grandement contribué à la pertinence de ce schéma directeur, grâce à leur connaissance fine du territoire et des besoins locaux. Je tiens également à remercier les associations pour leur participation active et constructive. Puisse ce schéma nous permettre de construire ensemble une « métropole accueillante, où il fait bon vivre pour tous ».

Pierre Abadie

## LA CULTURE DE L'ACCESSIBILITÉ AU GRAND LYON

### LES PRINCIPALES ACTIONS

Depuis maintenant plusieurs années, les services du Grand Lyon intègrent les questions du handicap et de la qualité d'usage dans leurs projets et réalisations. Ainsi, même si de nombreuses actions restent encore à accomplir, les avancées en matière d'accessibilité de la voirie et des espaces publics sont réelles. Dès 2001, le Grand Lyon et ses partenaires affirment leur volonté avec l'adoption de la Charte d'accessibilité.

En 2006, est mis en place le Comité de veille pour l'amélioration de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Cette instance, composée du vice-président en charge de l'accessibilité, de techniciens du Grand Lyon et des communes, des représentants des associations CARPA, Droits du Piéton, Comité Louis Braille et Point de vue sur la ville, a permis une amélioration de la prise en compte de l'accessibilité. Ce comité a créé un véritable dialogue et a permis d'aborder des thématiques spécifiques comme les feux sonores ou l'implantation du mobilier urbain. Les associations ont alerté les services techniques des difficultés rencontrées au quotidien par les personnes en situation de handicap. Pour le Grand Lyon, ces échanges ont permis de mieux comprendre les attentes des usagers et d'informer les associations sur les travaux et réflexions en cours.

### RAPPEL

#### Les obligations de la Loi « handicap » de 2005

**Dans un souci d'efficacité et de planification des actions, la loi pour l'« Égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » du 11 février 2005 impose aux collectivités locales de refonder leur politique en matière d'accessibilité. Pour y parvenir, celles-ci doivent traiter toute la chaîne du déplacement avec :**

- la mise en place d'un schéma directeur d'accessibilité des transports publics (de la compétence du Sytral pour les transports collectifs urbains lyonnais),
- la définition d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics,
- la création d'une commission de concertation sur l'accessibilité avec les associations.

### LE CHOIX D'UN PLAN D'ACCESSIBILITÉ INTERCOMMUNAL

La loi de 2005 impose aux communes de réaliser un plan d'accessibilité sur leur territoire (programmation de travaux). Dans un souci d'équité et de cohérence, le Grand Lyon, gestionnaire de la voirie et des espaces publics, a proposé aux 57 communes de lui transférer cette compétence pour réaliser un Plan Intercommunal d'Accessibilité de la Voirie et des espaces publics (PIAV).

Le PIAV présente les différents travaux et aménagements arrêtés par la Communauté urbaine pour rendre accessible les circulations piétonnes et des aires de stationnement de l'agglomération.

Les travaux à réaliser sont tels qu'ils ne peuvent être tous programmés aujourd'hui. Ainsi, le PIAV fera l'objet d'une programmation annuelle, parallèlement à la mise en place du budget. Cette périodicité, permettra d'ajuster le programme de travaux chaque année, tout en concertant étroitement les associations. En effet, tous les ans le PIAV sera présenté, et le bilan du précédent partagé, avec la sous-commission voirie et espaces publics de la Commission Intercommunale d'Accessibilité (CIA).

Le Plan intercommunal complète le Schéma Directeur des transports publics adopté en 2008 par le Sytral et fait également partie intégrante du Plan de Déplacements Urbains (PDU). L'ensemble de ces dispositions permet ainsi de renforcer la prise en compte du handicap dans la politique générale de déplacement au sein de l'agglomération.



**PIAV** Plan Intercommunal d'Accessibilité de la Voirie et des espaces publics

**SDA** Schéma Directeur d'Accessibilité

**CIA** Commission Intercommunale d'Accessibilité



## LE SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ

### UN SCHÉMA DIRECTEUR POUR MIEUX DÉFINIR LES PRIORITÉS

Pour répondre de façon pertinente et qualitative, il était indispensable d'identifier les secteurs où les efforts de mise en accessibilité doivent être concentrés.

Pour le guider dans la programmation des travaux, le Grand Lyon a choisi d'élaborer un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA). Sa réalisation a été confiée à l'Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise. Le SDA recense et classe sur l'ensemble du territoire les lieux et itinéraires à traiter en priorité.

Intégré au volet piéton du Plan Modes Doux 2009-2020, il constitue un document de référence non opposable et une base de travail pour le Grand Lyon et ses partenaires. Au-delà, le SDA permet de bâtir une stratégie d'agglomération et dégage une logique d'action globale, qui dépasse l'unique addition des besoins particuliers pouvant être exprimés.

### « UNE MÉTROPOLE ACCUEILLANTE, OÙ IL FAIT BON VIVRE POUR TOUS »

Pour définir quels itinéraires sont à rendre accessibles en priorité, une stratégie a été retenue : « Métropole accueillante, où il fait bon vivre pour tous ». Son objectif est d'améliorer les services en direction des personnes en situation de handicap dans les aspects principaux de leur vie quotidienne et de leur permettre de profiter pleinement des services et de l'animation des espaces urbains.

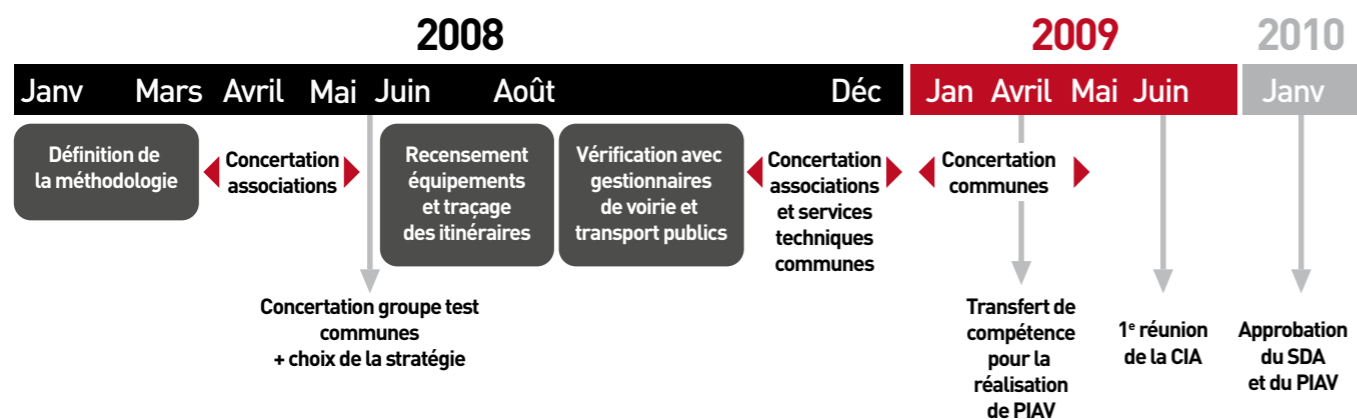
Elle s'appuie sur les priorités définies avec les associations de personnes en situation de handicap et repose sur quatre éléments :

- le réseau de transports en commun
- la hiérarchisation des destinations par thèmes
- la prise en compte des lieux porteurs d'animation
- l'identification des périmètres des contrats urbains de cohésion sociale (CUCS)

## ÉLABORER LE SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ

### UNE DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Outre les associations, les communes ont eu une part active dans la réalisation du SDA. Un panel représentatif de la diversité de l'agglomération a tout d'abord validé la méthodologie, puis chaque commune a vérifié la pertinence des itinéraires cartographiés. Leur connaissance du territoire et des besoins locaux a ainsi permis d'ajuster le projet de schéma. Le SDA a également été transmis pour avis à l'ensemble des autorités organisatrices de transports : le Sytral, la Région et le Conseil Général du Rhône.



### UN GRAND NOMBRE D'ASSOCIATIONS IMPLIQUÉES

Pour recenser au mieux les besoins des personnes en situation de handicap, de nombreuses associations représentatives ont participé à la définition des itinéraires, de nombreux équipements à intégrer. Les réunions de concertation ont ensuite permis de parvenir à un consensus sur la classification et l'identification des itinéraires.

### LISTE DES ASSOCIATIONS PARTICIPANTES

**A.D.A.P.E.I** - Association Départementale des Amis et des Parents d'Enfants Inadaptés  
**A.D.L.S** - Association Lyonnaise des Devenus Sourds et malentendants  
**A.F.E.H** - Association des Familles d'Enfants Handicapés de la Poste et de France Télécom  
**A.M.H** - Association Malades et Handicapés  
**A.M.I** comité du Rhône - Association nationale de défense des Malades Invalides et infirmes

**A.V.H** - Association Valentin Haüy pour le bien des aveugles  
**C.A.R.P.A** - Collectif des Associations du Rhône Pour l'Accessibilité  
**C.L.A.S** - Coordination Lyonnaise Associations de Sourds  
**C.L.B** - Comité Louis Braille  
**E.C.G.A.L.C.E** - École de Chiens Guides d'Aveugles  
**E.S.A.T** - Etablissement et Services d'Aide par le Travail  
**F.N.A.T.H** - Fédération Nationale des Accidentés du Travail et des Handicapés

**F.N.P.G.I.G** - Fédération Nationale des Plus Grands Invalides de Guerre  
**G.I.H.P** Rhône Alpes Les droits du piéton  
**N.A.F.S.E.P** - Nouvelle Association Française des Sclérosés en Plaques  
**P.V.V** - Point de Vue sur la Ville Prismavilla  
**U.N.M.V** - Union Nationale des moins valides  
**U.R.A.P.E.D.A** - Union Régionale des Associations de Parents d'Enfants Déficieux Auditifs

### DES ITINÉRAIRES ET DES ÉQUIPEMENTS CLAIREMENT IDENTIFIÉS

Le SDA a identifié les arrêts des transports en commun, et les parkings structurants, comme points de départ de tous les itinéraires.

Les équipements ont, eux, été classés selon leur type (santé, enseignement, loisirs...) et suivant leur importance pour les personnes en situation de handicap. La catégorie identifiée pour chaque équipement définit ainsi des priorités allant dans un ordre décroissant de 1 à 3 pour l'ensemble des itinéraires, comme le décrit le tableau ci-dessous.



Thèmes	Catégorie niveau 1	Catégorie niveau 2	Catégorie niveau 3
<b>Déplacements, réseau de transports en commun, parkings structurants</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gares ferroviaires</li> <li>Pôles multimodaux</li> <li>Parcs relais</li> <li>Arrêts dont l'offre quotidienne est &gt; 25000 places/jours</li> <li>Arrêts TC accessibles PMR (identifiés à partir du schéma directeur d'accessibilité des transports du Sytral)</li> <li>Parkings structurants (Lyon Parc Auto - Vinci)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arrêts dont l'offre quotidienne est &gt; 2500 places/jours</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arrêts dont l'offre quotidienne est &lt; 2500 places/jours</li> </ul>
<b>Santé, accès aux soins,</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hôpitaux cliniques</li> <li>Laboratoires</li> <li>Centres de dialyse</li> <li>Centres de réadaptation fonctionnelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CATTP (centre d'accueil thérapeutique à temps partiel),</li> <li>CMP (centre médicopsychologique)</li> <li>Centres de soins</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pharmacies de garde permanente</li> </ul>
<b>Enseignement, petite enfance</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Enseignement post-bac (universités, grandes écoles, établissements d'enseignement supérieur)</li> <li>Lycées, lycées professionnels et sections d'enseignement professionnel</li> <li>Établissement régional d'enseignement adapté (EREA DV)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collèges et sections d'enseignement général</li> <li>Maisons familiales et rurales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Écoles primaires et maternelles</li> <li>Crèches et halte-garderies</li> </ul>
<b>Culture, éducation populaire et loisirs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Salles de rayonnement d'agglomération et cinémas (autres que multiplexes)</li> <li>MJC, bibliothèques</li> <li>Parcs de taille moyenne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grandes salles métropolitaines et cinémas multiplexes</li> <li>Grands stades (Gerland, Astroballe)</li> <li>Grands musées, médiathèques</li> <li>Grands parcs</li> <li>Lieux de culte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Espaces culturels locaux</li> <li>Autres musées</li> </ul>
<b>Pratique sportive</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Piscines, patinoires</li> <li>Équipements fréquentés par des clubs handisports</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Autres équipements sportifs (des gymnases pour la plupart), espaces de loisirs et aires de jeux sportives signalés par les communes.</li> </ul>	
<b>Services publics</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MDPH, MDR, mairies, bureaux de Poste,</li> <li>CPAM, CAF, URSSAF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Annexes mairies Préfecture, Conseil général, Communauté urbaine, Palais et maisons de justice</li> <li>ANPE, maisons de l'emploi, ASSEDIC</li> <li>Cimetières</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Missions locales</li> <li>Commissariats de police ou gendarmeries</li> </ul>
<b>Établissements spécialisés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>IME, ESAT, entreprises adaptées, centres d'accueil de jour</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Structures d'hébergement pour adultes handicapés</li> <li>Maisons de retraite</li> </ul>	
<b>Emploi, activité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entreprises de plus de 1000 salariés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entreprises comprises entre 100 et 1000 salariés.</li> </ul>	

Parallèlement, il était indispensable de recenser les zones d'emploi et les lieux de polarité. Ils ont été repérés notamment grâce au plan local d'urbanisme (PLU) et à partir des densités d'emplois et de commerces. Ont ainsi été identifiées les zones qui concentrent à la fois services publics, animation commerciale et marchés ou places publiques fréquentées mais également les lieux de sociabilité, même sans équipements particuliers. Ont aussi été intégrées les zones de CUCS (Contrats Urbains de Cohésion Sociale), du fait de la relative corrélation entre handicap et faibles revenus.



LÉGENDE DES CARTES :

- Ilot
- Bâti
- Centralité PLU
- Parc de proximité
- Grand Parc
- Fleuve et rivière
- Voie ferrée
- Voirie
- Limite de commune
- Contrats urbain de cohésion sociale
- Pôle multimodal, gare et halte ferroviaire
- Parking structurant
- Arret TC + de 25000 accessible
- Arret TC 2500 à 25000 accessible et non accessible
- Arret TC - 2500 accessible et non accessible
- Itinéraire catégorie 1
- Itinéraire catégorie 2
- Itinéraire catégorie 3

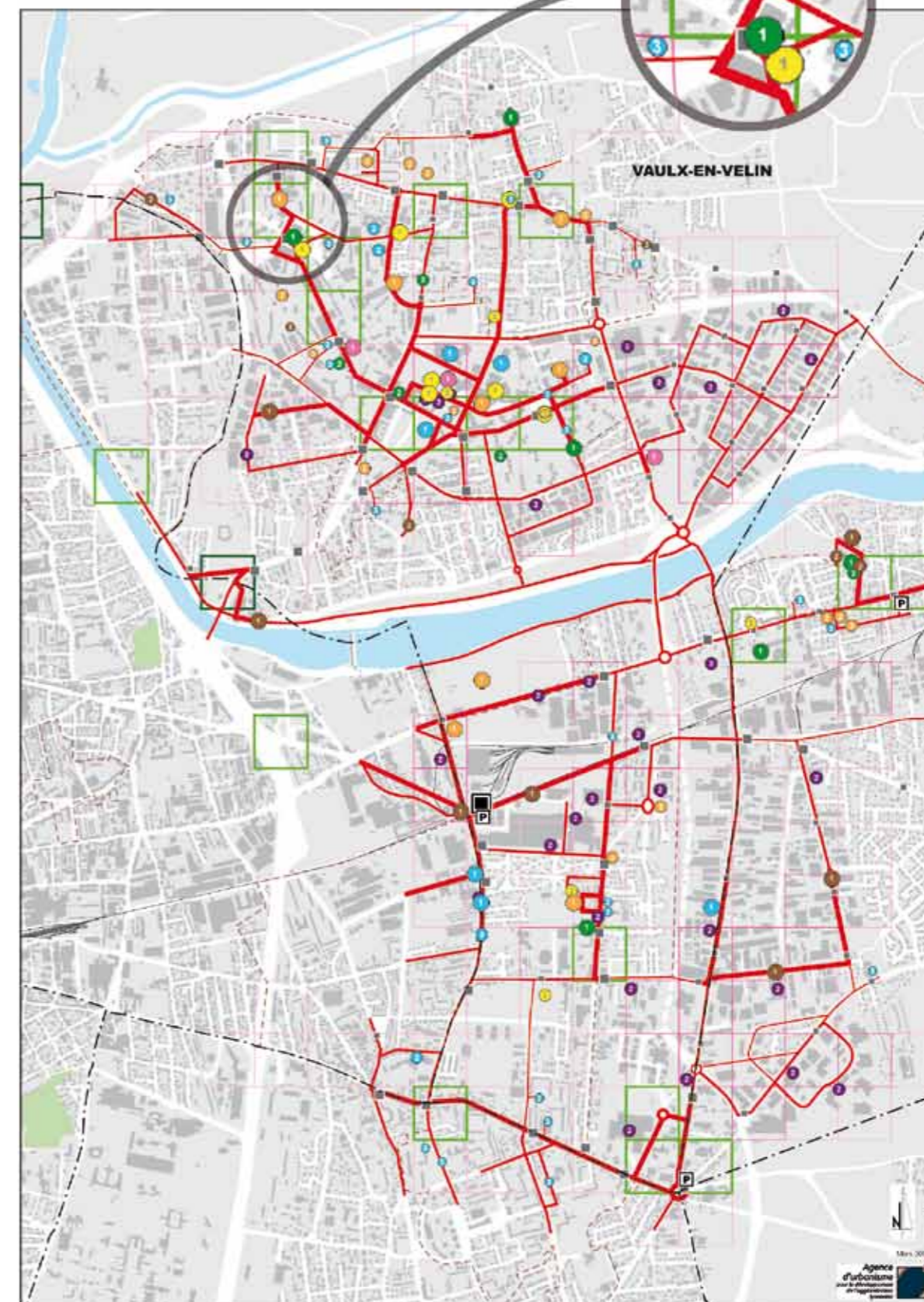
CATEGORIE

- | 1 | 2 | 3 |                                                         |
|---|---|---|---------------------------------------------------------|
|   |   |   | Santé                                                   |
|   |   |   | Enseignement                                            |
|   |   |   | Culture, éducation populaire, lieux de culte et loisirs |
|   |   |   | Etablissements spécialisés                              |
|   |   |   | Services publics                                        |
|   |   |   | Pratiques du sport                                      |
|   |   |   | Effectif emploi + de 1000 salariés                      |
|   |   |   | Effectif emploi de 100 à 1000 salariés                  |

- Carroriage commerces Services supérieur à 50 établissements
- Carroriage commerces Services de 10 à 50 établissements
- Carroriage Emploi + de 2500 emplois
- Carroriage Emploi de 250 à 2500 emplois
- Carroriage Emploi de 25 à 250 emplois

Les cartes du schéma directeur d'accessibilité sont présentées par territoire de conférence des maires et par communes.

EXEMPLE : COMMUNE DE VAULX-EN-VELIN



## ÉVALUER ET ÉCHANGER POUR MIEUX PROGRESSER

### LES « DIAGNOSTICS DE VOIRIE »

Pour identifier les obstacles et, par là même, les aménagements nécessaires à une meilleure accessibilité, des diagnostics de l'état d'accessibilité de la voirie sont réalisés sur certains itinéraires. Ces études, qui s'appliquent exclusivement sur les voies communautaires, fournissent un diagnostic détaillé et approfondi de l'état d'accessibilité des voies, carrefours et places identifiés par le SDA. Elles concernent en premier lieu les itinéraires où des projets de travaux sont envisagés (travaux de proximité par exemple...). Ces diagnostics vérifient la conformité à la réglementation actuelle (à savoir le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 - relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics - et l'arrêté du 15 janvier 2007 portant application de ce décret). Des critères de qualité d'usage définis par le Grand Lyon sont également étudiés. Par ailleurs, la mise en accessibilité de la voirie ne relève pas uniquement des compétences du Grand Lyon. En effet, les voiries et les espaces publics comportent des émergences dépendant de différents gestionnaires (communes, SYTRAL, EDF, autres privés...). De nombreux acteurs interviennent donc sur ces espaces. Aussi, les diagnostics s'attachent à étudier l'ensemble de l'accessibilité, et pas uniquement les aspects relevant de la compétence du Grand Lyon. Ils permettent de solliciter les autres occupants du domaine public pour aborder une démarche globale de mise en accessibilité de ces axes.



### UNE COMMISSION INTERCOMMUNALE D'ACCESSIBILITÉ

Pour répondre aux exigences de la loi du 11 février 2005 et faire suite aux échanges très riches du comité de veille, le Grand Lyon a mis en place une Commission Intercommunale d'Accessibilité (CIA). Présidée par le vice-président en charge de la participation citoyenne et du conseil de développement, elle réunit 9 conseillers communautaires, 21 associations, sans oublier le Sytral, au titre de l'amélioration des transports publics.

Cette commission constitue un véritable lieu de dialogue avec les citoyens sur l'accessibilité.

Afin d'intégrer l'ensemble de la « chaîne de déplacement », elle sera chargée :

- de dresser le constat de l'état d'accessibilité du bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports,
- d'organiser un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées,
- de faire des propositions pour améliorer l'accessibilité,
- d'établir un rapport annuel présenté à l'exécutif du Grand Lyon, puis transmis au Préfet notamment.

Elle regroupe quatre sous-commissions : Voirie et espaces publics, Transports publics, Logement, Établissement recevant du public (ERP communautaires).

La sous-commission Voirie et espaces publics traite l'ensemble des questions relatives à l'accessibilité, notamment à l'occasion des travaux annuels prévus au PIAV. Outre la programmation à venir, chaque année, le PIAV fera également l'objet d'un bilan auprès de cette sous-commission. Cette évaluation permettra notamment de mesurer les progrès de la mise en accessibilité sur les itinéraires prioritaires identifiés par le SDA.





**Direction de la voirie**  
**20 rue du Lac - BP 3103**  
**69399 Lyon cedex 03**

**[www.grandlyon.com](http://www.grandlyon.com)**

**GRANDLYON**  
communauté urbaine