



## Evaluation de la mise en œuvre du Plan de déplacements urbains en Île-de-France (PDUIF) concernant l'accessibilité de la voirie

En Île-de-France, environ 40 % de la population connaît des difficultés, permanentes ou temporaires, pour se déplacer. La mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements est indispensable pour que les personnes handicapées puissent participer à la vie sociale et pour faciliter, de manière plus large, les déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR).

Cette note présente les résultats d'une enquête réalisée par le STIF auprès de collectivités franciliennes. Elle montre que les objectifs de mise en accessibilité de la voirie sont encore loin d'être atteints. C'est d'ailleurs une des actions du PDUIF dont la mise en œuvre doit être accélérée.

**Le PDUIF fixe comme objectif de lever 80 % des situations bloquantes pour les PMR et de rendre entièrement accessible les cheminements usuels**

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées rend obligatoire la mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) de l'ensemble des éléments de la chaîne de déplacement. Au sens de la loi, la chaîne de déplacement comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

Face à l'ampleur des travaux, le PDUIF a proposé une approche pragmatique.

L'action 6.1 du PDUIF "Rendre la voirie accessible" fixe comme objectif **la réalisation des aménagements les plus simples qui permettraient de lever 80 % des situations bloquantes** pour les PMR (points d'arrêts bus, traversées piétonnes, cheminements piétons les plus usuels, stationnement réservé, détection des obstacles tels que les escaliers).

En ce qui concerne les cheminements usuels, l'objectif est de les rendre entièrement accessibles pour permettre les déplacements en toute autonomie des PMR. Sont concernés notamment les cheminements entre points d'arrêts de bus ou gare et zones commerciales, zones d'habitat et principaux établissements recevant du public.

### Méthode d'évaluation : cible et contenu du questionnaire

Il n'existe pas d'état exhaustif de l'accessibilité de la voirie. Pour pallier cette absence d'information, le STIF a mené une enquête auprès de 200 communes franciliennes tirées au sort de façon à être représentatives de la diversité des territoires d'Île-de-France, en terme de morphologie urbaine comme en terme de population. 66 communes (soit 33 %) ont répondu au questionnaire qui leur était proposé sur l'accessibilité de leur voirie.

L'enquête reflète la situation au 31 décembre 2015. Il est à noter que les informations déclaratives transmises par les communes n'ont pas été vérifiées et que le degré de qualité et la conformité des aménagements n'ont pas été expertisés.

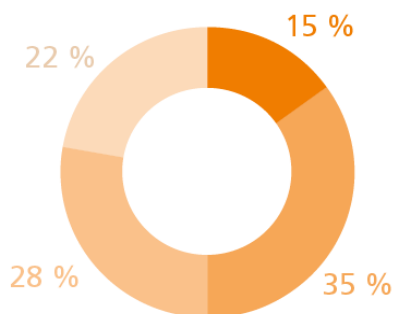
## Un linéaire de voirie accessible qui reste faible

Le linéaire de voirie accessible à fin 2015 varie fortement selon les communes. Il est en général limité : plus de la moitié des communes ont moins de 50 % de leur voirie accessible. L'objectif du PDUIF et de la loi est donc loin d'être atteint.

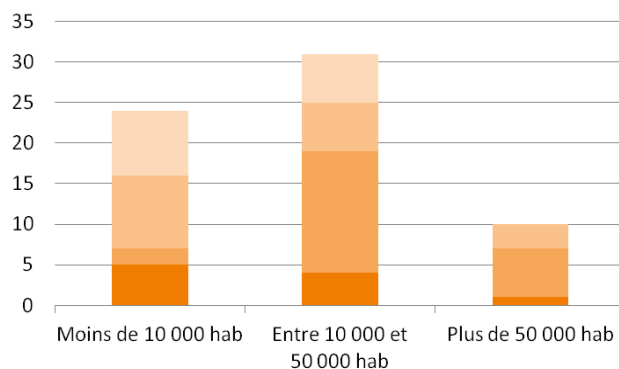
Les communes ayant plus de 75 % de leur voirie accessible n'ont pas de typologie particulière. Ce sont des communes de toutes tailles et se situant dans tous les territoires franciliens. Les communes présentant un linéaire fortement accessible (plus de 50 %) sont en revanche majoritairement situées dans le cœur de métropole et ont plus de 10 000 habitants.

### Linéaire de voirie accessible

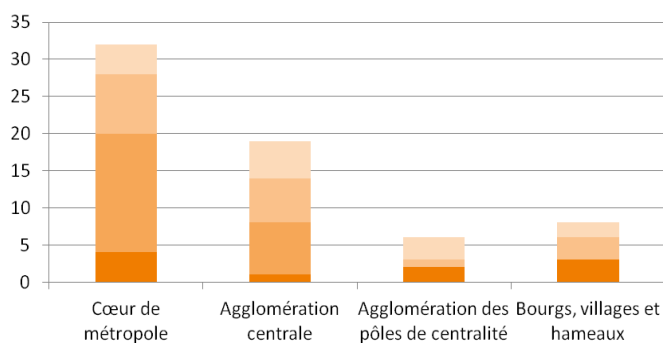
#### Répartition des communes ayant répondu



#### Nombre de communes ayant répondu par taille



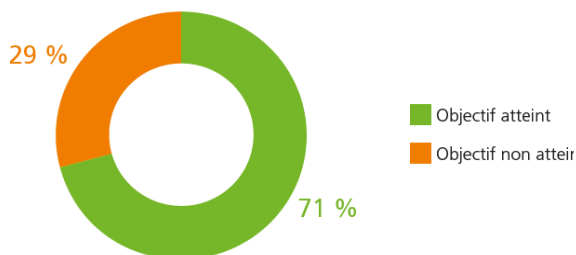
#### Nombre de communes ayant répondu par entité géographique



Tranche de linéaire de voirie accessible

■ Plus de 75 %   ■ De 50 à 75 %   ■ De 25 à 50 %   ■ Moins de 25 %

### Respect de la part des 2 % de places de stationnement réservées pour les PMR (en nombre de communes)



La loi indique que 2 % des places de stationnement doivent être réservées aux personnes à mobilité réduite. Ce taux n'est pas respecté dans 29 % des communes enquêtées.

## Mais l'accessibilité des communes s'améliore

Sur la période 2010-2015, 97 % des communes enquêtées ont réalisé des interventions de mise en accessibilité de la voirie.

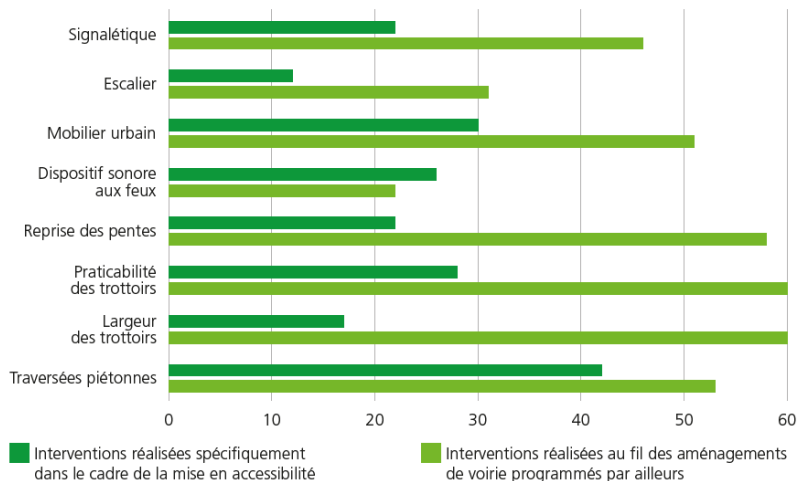
Ces interventions sont majoritairement réalisées dans le cadre de travaux de voirie programmés par ailleurs.

Peu de communes programment des travaux uniquement dans un but de mise en accessibilité.

Les travaux d'amélioration de l'accessibilité concernent le plus souvent la largeur et la praticabilité des trottoirs ainsi que les traversées piétonnes.

Les travaux de voirie sont aussi l'occasion pour les collectivités de travailler sur la reprise des pentes et des dévers.

### Nature des interventions réalisées entre 2010 et 2015 (en nombre de communes)

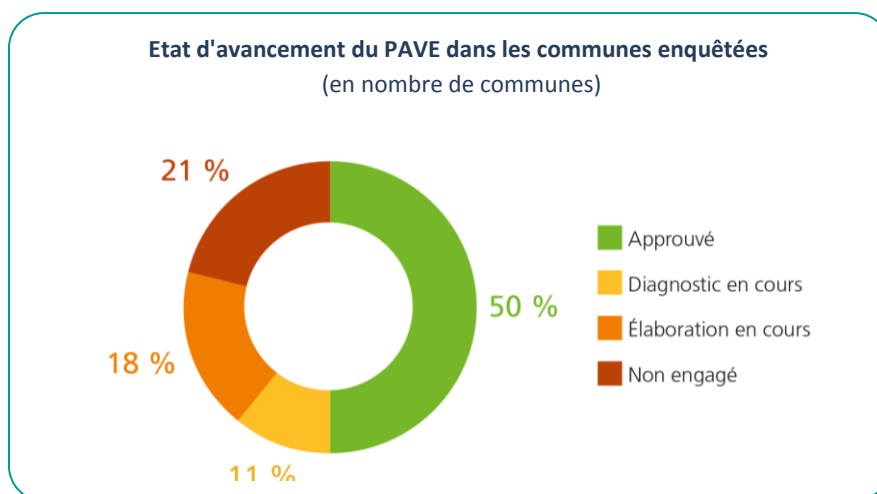


## Un effort de sensibilisation des acteurs de la voirie

Le PDUIF insistait sur la nécessité d'assurer l'accessibilité effective de la voirie. Parmi les communes enquêtées, près de 80 % ont mené des actions de sensibilisation sur le thème de l'accessibilité. Elles sont notamment 56 % à avoir mis en place une forme de sensibilisation ou de formation envers les équipes de maîtrise d'œuvre de travaux de voirie en interne ou avec les entreprises privées du BTP intervenant sur la commune. Parmi les autres actions menées, ont été citées la sensibilisation des habitants, des usagers de voirie et des commerçants ainsi que la formation des équipes chargées du nettoyage des espaces publics.

## Une dynamique à lancer

Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) devaient être adoptés au plus tard en décembre 2009 par toutes les communes françaises. Il n'y a pas de recensement de l'avancée de l'adoption des PAVE, mais parmi les communes enquêtées, 50 % n'ont pas encore approuvé le leur.



La mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics est un travail de grande ampleur qui ne bénéficie pas d'un pilotage centralisé comme c'est le cas pour l'accessibilité des transports collectifs. Chaque collectivité doit se saisir du sujet. La réalisation d'un PAVE et la mise en accessibilité des établissements recevant du public et des transports publics doivent permettre de prioriser la réalisation des aménagements de voirie.

### Qu'est-ce qu'un PAVE ?

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) est un document de planification et de programmation défini par le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006. Le PAVE devait être adopté au plus tard le 22 décembre 2009 par toutes les communes mais l'obligation juridique d'élaborer un PAVE ne disparaît pas une fois cette échéance passée. Le PAVE doit permettre de :

- faire un état des lieux de l'accessibilité de la voirie d'un territoire ;
- définir les priorités d'action à réaliser en concertation avec l'ensemble des acteurs et des usagers de la voirie et des espaces publics ;
- mettre en place un plan d'actions, une programmation et un suivi des travaux

Le PAVE est élaboré par la commune qui peut déléguer cette compétence à l'établissement public de

#### Pour en savoir plus :

[www.omnil.fr](http://www.omnil.fr) met en ligne toutes les informations concernant les chiffres de référence et les analyses sur la mobilité en Île-de-France.

[www.pduif.fr](http://www.pduif.fr) informe et accompagne les acteurs franciliens de la mobilité en fournissant les informations nécessaires sur le PDUIF, ses objectifs et ses actions.